THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
q 354.878
V 556m
1907/9
cop. 2
SOUTH
AMERICAN
COLLECTION

Digitized by the Internet Archive
in 2016

https://archive.org/details/memoriaquepresen1907vene

MEMORIA

QUE PRESENTA

EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

A LAS

CAMARAS LEGISLATIVAS

EN SU REUNION CONSTITUCIONAL DE 1909

CARACAS
IMPRENTA NACIONAL
MCMIX

q 354.878
V 556m
1907/
cop. 2

5-12-16

Ciudadanos Senadores,

Ciudadanos Diputados:

Honrado por el Presidente de la República, en 19 de diciembre del año próximo pasado, con el carácter de Ministro de Obras Públicas, tomé posesión del Despacho el día 21 del mismo mes. Con tal carácter, y en acatamiento á un mandato legal, tengo á honra daros cuenta, en la presente Memoria, de las labores del ramo de mi cargo en el lapso del 20 mayo de 1907 al 30 de abril del año en curso.

Ciudadanos Senadores,
Ciudadanos Diputados:

Venís á constituir el primer Congreso de un nuevo régimen político, lleno de promesas halagadoras para el patriotismo. Al presentaros mi respetuoso saludo os felicito, y hago votos muy sinceros porque la Patria derive todo el bien que anhela y espera de vuestras deliberaciones, hoy más trascendentales que de ordinario.

Roberto Vargas

316979

EXPOSICION

CAPITULO I

Palacio de Hacienda y Crédito Público

(CARACAS)

En la exposición de la Memoria dirigida al Congreso del año 1907 por mi antecesor, se os dió cuenta de la construcción de este edificio, decretada con fecha 6 de marzo del mismo año. Contiene aquella exposición una descripción detallada de la estructura del edificio en general, y de cada uno de sus departamentos.

Ya al terminarse la construcción para fines de diciembre de aquel año, dispuso el Presidente de la República, que se ejecutaran varios trabajos complementarios de ornamentación, y al efecto se aprobó un presupuesto adicional, montante á la cantidad de 40.000 bolívares.

Concluido totalmente el edificio, á fines de abril de 1908, y mientras se trasladaban á él las oficinas á que estaba destinado, designóse un empleado especial para su vigilancia y aseo. En enero del presente año se le dotó de alumbrado eléctrico, y fueron definitivamente instaladas en él las oficinas del Despacho de Hacienda y Crédito Público, que hoy lo ocupan.

El edificio en referencia satisface las necesidades que determinaron su construcción, y es á la vez obra de utilidad y de ornato.

Colegio de primera Categoría y Mercado público de Independencia

(ESTADO TÁCHIRA)

Por Resolución fecha 3 de enero de 1907 se dispuso erogar la cantidad de 160.000 bolívares con destino á la conclusión del Colegio de primera categoría, y del Mercado Público de Independencia, de lo cual se os dió cuenta en la anterior Memoria de este Despacho.

Dicha suma fue puesta á disposición del señor Doctor Román Cárdenas, Ingeniero de las obras, en la Agencia del Banco de Venezuela en San Cristóbal, para ser retirada parcialmente de conformidad con la ejecución de aquéllas.

Con fecha 1º de enero de 1908, participó á este Despacho el referido encargado, Doctor Cárdenas, que, agotada que fuese la cantidad de 160.000 bolívares, destinada á las obras puestas bajo su dirección, quedarían sin concluir algunos trabajos, para los cuales calculaba como presupuesto probable la cantidad de 30.000 bolívares, distribuidos así: 18.000 bolívares para terminar el Mercado Público y 12.000 para la construcción del edificio destinado al Colegio.

El Gobierno se abstuvo de considerar aquella comunicación, y fueron suspendidos los trabajos, quedando en poder del ingeniero Doctor Cárdenas, los útiles, materiales y herramientas, de los cuales este Ministerio ha pedido un inventario, mandándole á entregar en calidad de devolución á la Junta de Fomento de San Antonio del Táchira, una parte de la herramienta.

Lazareto de la Isla de Providencia

(MARACAIBO)

Por Resolución fecha 5 de marzo de 1907 se dispuso erogar la cantidad de 135.000 bolívares, para trabajos complementarios de esta obra, en la que ya se habían invertido, para aquella fecha, 500.000 bolívares, á que alcanzó el presupuesto primitivo y 200.000 bolívares más, con los cuales quedó la obra en las condiciones en que fue inaugurada el 23 de mayo de 1906, enumeradas en la Memoria anterior.

La cantidad de 135.000 á que he hecho referencia, se puso á disposición del ciudadano J. T. Colmenares, nombrado Director y Administrador de los trabajos, quien, con fecha 7 de noviembre de 1907, envió á este Despacho las cuentas finales y detalladas de la inversión de aquella suma, que merecieron la aprobación del Gobierno. (Documentos 15 y 16.)

Este edificio consta de 12 salones para dormitorios de 50 m. de largo por 8 m. de ancho, divididos en tres partes, con capacidad para 44 lechos. Limitada por ahora la construcción del edificio á ocho salones de la misma capacidad, sólo hay espacio disponible para 352 enfermos.

Obras Públicas de Valencia

(ESTADO CARABOBO)

Por Resolución de 12 de agosto de 1907 se dispuso la erogación de B 100.000 para las siguientes obras en la ciudad de Valencia, capital del Estado Carabobo:

Construcción de dos grandes salas en el Hospital de Caridad..... B 20.000

Reconstrucción y refacción del Colegio Nacional de Niñas..... 60.000

Refacción del Teatro Municipal..... 20.000

En la misma Resolución se dispuso que la expresada cantidad de B 100.000 fuera entregada en porciones quincenales de B 10.000 por la Agencia del Banco de Venezuela en Valencia, á la Junta de Fomento nombrada al efecto, compuesta de los ciudadanos Doctor Samuel E. Niño, Secretario del Gobierno del Estado, General Obdulio Bello y Pedro Francisco del Castillo. (Documento número 1.)

Constituida la Junta, entró en actividad comenzando por la compra de una casa con destino á la construcción del edificio para Colegio Nacional de Niñas.

Por telegrama de la Junta, fecha 6 de diciembre del mismo año, tuvo conocimiento este Ministerio de la terminación de los trabajos del Colegio Nacional, del Telégrafo, de la Imprenta del Estado y del Correo y de la instalación de la oficina telegráfica y de la Imprenta del Estado en el antiguo edificio que ocupaba el Colegio Nacional, preparado al efecto.

En el mismo telegrama pidió el Presidente de la Junta que se le autorizara para la inauguración y formal entrega de dichas obras el 1º de enero de 1908 inmediato.

Concedida la autorización, previa orden del Presidente de la República, fueron inauguradas las obras á que vengo refiriéndome y están desde aquella fecha sirviendo á los fines para que fueron construidas.

En atención á que desde marzo de 1908 no recibe el Ministerio noticia alguna de la marcha de las demás obras de Valencia, se procedió á la creación de nueva Junta compuesta de los ciudadanos General José Antonio Dávila, Ernesto L. Branger y Leo-

nardo García, que recibirá de la Junta extinguida las cuentas y existencias que ésta tenga en su poder provenientes de aquéllas, y los fondos de la misma procedencia.

Casa de las Carmelitas

(CARACAS)

Esta casa, adquirida por el Gobierno Nacional para trasladar á ella las oficinas del Despacho de Hacienda y Crédito Público, mientras se construía el edificio de que se os dió cuenta en la Memoria anterior, tuvo necesidad de varias reparaciones importantes.

Hechas estas reparaciones que alcanzaron á la cantidad de 100.000 bolívares, é instaladas ya en dicha casa las oficinas del Despacho de Hacienda y Crédito Público, se invirtieron 1.600 balívares más, en la construcción de una escalera que pusiera en comunicación el Despacho del Ministro con la parte baja del edificio.

Posteriormente, en enero del presente año, dispuso el Gobierno Nacional que se trasladaran á dicha casa las oficinas del Ministerio de Guerra y Marina, que hoy la ocupan. Esto hizo necesarias varias reparaciones, y al efecto fueron aprobados dos presupuestos montantes á 306 bolívares uno y á 627,76 el otro.

Arco de la Restauración

(CARACAS)

En cumplimiento de un Acuerdo Legislativo fecha 16 de agosto de 1905 y por disposición del Presidente de la República, General Cipriano Castro, dispuso este Ministerio en Resolución de 8 de julio de 1908 la erección en esta capital de un Arco de triunfo conmemorativo de la Restauración Nacional, designando al efecto el Boulevar Sur, entre el Capitolio Federal y el Paraninfo de la Universidad, y disponiendo todo lo relativo á la cabal realización de la obra. (Documento número 17.)

Con fecha 16 del mismo mes y en atención á que el lugar designado para la erección del Arco en la mencionada Resolución resultó estrecho, se resolvió que aquél fuera erigido en el punto

donde se bifurca la Avenida Castro, ó sea en el extremo oriental del triángulo que forman la Avenida Castro y la Avenida del Paraíso y la nueva calle que une las dos Avenidas. (Documento número 8.)

Por Resolución del 1º de setiembre del mismo año se nombró un Jurado compuesto de los señores Ingenieros Jesús Muñoz Tébar, Roberto García y Germán Jiménez, y ciudadanos Antonio Herrera Toro, Director de la Academia de Bellas Artes, y Francisco Azerm, Director de la Escuela de Artes y Oficios, para juzgar de los méritos científicos y artísticos de los proyectos que se presentaran en el concurso abierto al efecto. (Documento número 9.)

El Jurado cumplió su cometido y el Ministerio aprobó un informe y presupuesto presentado por el arquitecto Doctor Alejandro Chataing, quien fue uno de los autores del proyecto premiado.

En diciembre de 1908, razones de un orden superior, determinaron la suspensión de los trabajos del Arco á que he venido refiriéndome.

Los documentos del número 7 al número 14 contienen todo lo relativo á esta obra.

Cuartel de Policía

(CARACAS)

En atención á la falta absoluta de un edificio apropiado por su situación y estructura para alojar el Cuerpo de Policía de esta capital, dispuso el Presidente de la República adquirir una espaciosa casa inmediata al Palacio de Gobernación y Justicia, para construir en el área de aquélla el edificio á que me refiero, descrito detalladamente en la Memoria que os dirigió mi antecesor, y cuya proximidad al referido Palacio facilita el servicio policial que la Administración de Justicia ha menester frecuentemente.

Concluido el edificio á principios de junio del mismo año de 1907, y dotado de todo lo necesario á la cabal satisfacción de la notoria necesidad arriba anotada, se encuentra desde aquella fecha ocupado por el Cuerpo de Policía.

Escuela Modelo

(CARACAS)

Con destino á una Escuela Modelo dispuso el Presidente de la República la reconstrucción de un edificio en ruina, de propiedad nacional, adyacente al templo de la parroquia de San Juan, de esta ciudad.

Al efecto se aprobó un presupuesto del Ingeniero J. M. Ibarra Cerezo, montante á la cantidad de B 32.000, para las obras, que están actualmente en ejecución.

Resguardo de La Guaira

(NUEVO EDIFICIO)

En atención á que el edificio destinado á las oficinas del Resguardo del Puerto de La Guaira, se hallaba notoriamente inservible, tanto por los deterioros sufridos, como porque las obras, construidas posteriormente á su fabricación por la Corporación del Puerto de La Guaira, lo habían dejado en situación inadecuada á su objeto, pues lo ocultaban á la vista del Puerto, se dispuso la construcción de un nuevo edificio, y al efecto fue aprobado con fecha 30 de octubre de 1908, un presupuesto presentado por el Doctor Rafael S. Sordo, montante á la cantidad de 51.533 bolívares para la construcción del nuevo edificio en referencia, y reparaciones del antiguo, sin incluir el cemento que fuera necesario para aquélla, é inmediatamente se procedió á su ejecución.

Concluida la obra á mediados del mes de marzo del presente año, se comisionó para recibirla al Ingeniero Juan S. Serrano, quien con tal objeto se trasladó á aquel Puerto é informó á este Despacho del estado y condiciones de aquélla.

El costo total de este edificio alcanza á 57.933 bolívares, distribuidos así: 51.533 en efectivo y 6.400 en cuatrocientos barriles de cemento.

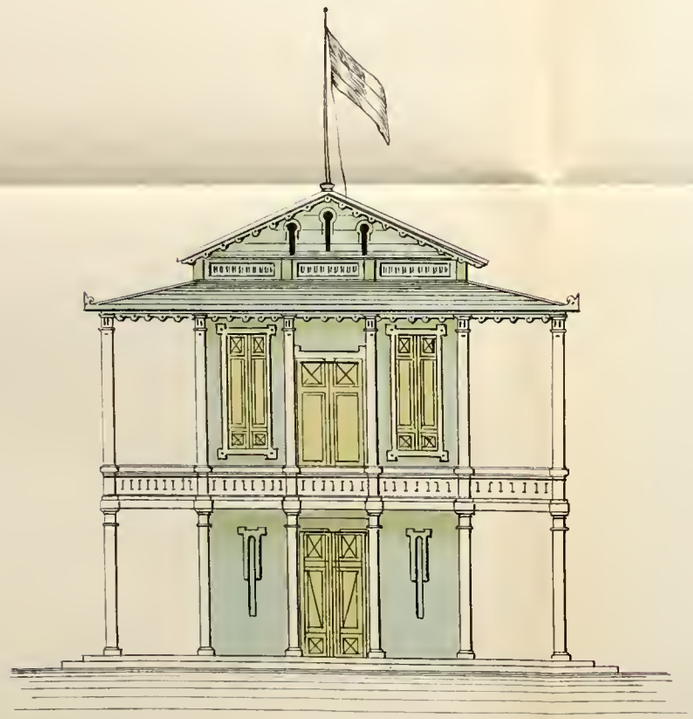
Entregada la obra al Gobierno, fué puesta á la disposición del ciudadano Ministro de Hacienda, quien á su vez se dirigió al

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

RESGUARDO DE LA GUAIRA

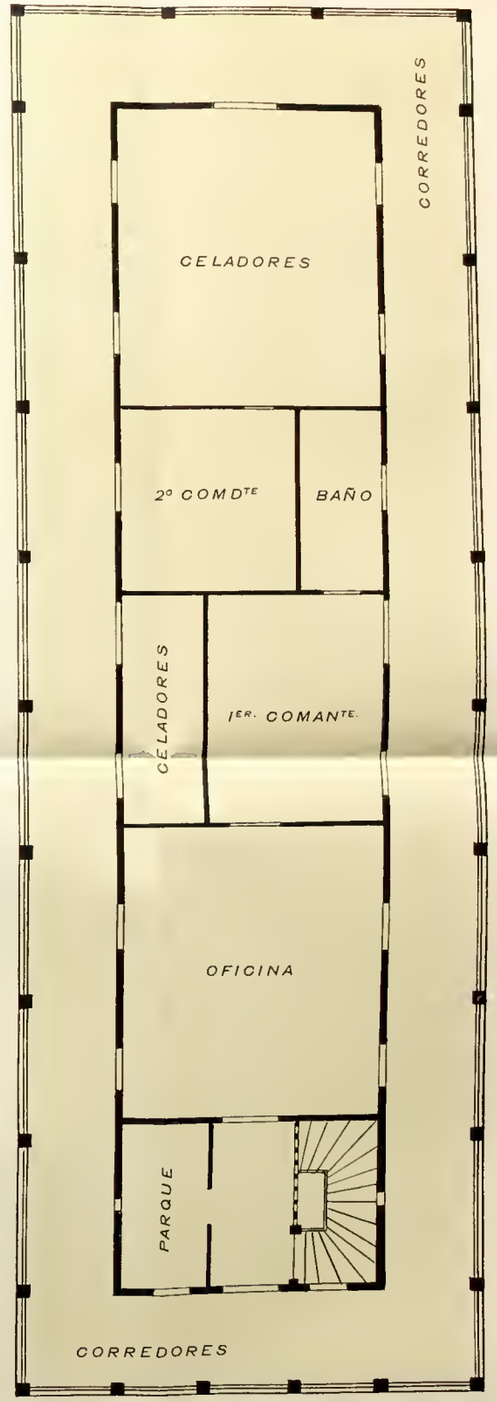
FACHADA



ESCALA: 0.m01=1.m

PLANTA DEL BAJO

PLANTA DEL ALTO



ciudadano Administrador de la Aduana de La Guaira, para que tomara posesión de ella y dispusiera lo pertinente á fin de que comenzaran cuanto antes á servir á sus fines.

Casa Municipal y Cuartel de Policía de Barquisimeto

(ESTADO LARA)

Por Decreto Ejecutivo de 30 de setiembre de 1908, se dispuso la erogación de 40.000 bolívares para la construcción, en la ciudad de Barquisimeto, de un edificio destinado á Casa Municipal y Cuartel de Policía.

La expresada cantidad fue puesta á disposición del ciudadano Presidente del Estado Lara, encargado de disponer todo lo concerniente á la dirección y administración de la obra, en la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello, para ser retirada proporcionalmente al adelanto de los trabajos.

En vista de que hasta el comienzo del mes de marzo del presente año este Despacho no había recibido informe alguno sobre la marcha de la referida obra, de conformidad con el Decreto que la ordenó, ni sobre la inversión de los fondos, como lo dispone la ley sobre la materia, se dirigió un telegrama al Presidente del Estado Lara reclamando el cumplimiento de aquellos requisitos.

En respuesta á esta gestión del Ministerio, el referido Presidente del Estado Lara dijo que enviaría los informes y cuentas pedidas.

CAPITULO II

Con motivo de la epidemia reinante últimamente en el puerto de La Guaira, se dispuso un examen general de las cañerías y cloacas de los cuarteles de esta ciudad, y las reparaciones más necesarias á la higiene y aseo de aquéllos, y al efecto se ordenó la erogación de la cantidad requerida y su administración directa por este Ministerio. (En la cuenta general de la Contabilidad de este Despacho hallaréis la relación de lo invertido).

Cuartel de El Hoyo

(CARACAS)

Se le repararon convenientemente los techos; se le hizo una limpieza general de la cloaca y sus ramales, y composición de la pila principal. Para mejorar el servicio y condiciones higiénicas de la cloaca Norte, que atraviesa la calle Oeste 12, frente al Cuartel, se procedió á su empotramiento en la que baja por la calle Sur 8, á desaguar en el Colector. (Documento número 22).

Cuarteles de San Mauricio y El Mamey

(CARACAS)

En estos cuarteles se hicieron las reparaciones siguientes: en el de San Mauricio, composición de los techos y azoteas, y limpieza de las cañerías y excusados, y en el de El Mamey, cloaca, bajantes y cubierta del pavimento que cubre á aquélla. (Documento número 22).

Cuartel San Carlos

(CARACAS)

Varias erogaciones se han hecho con destino á mejoras en este edificio, á saber: reparaciones en la tubería, desagües y excusados; y, últimamente se aprobó un presupuesto (Documento número 26) para la construcción de dos nuevas cuadras y cuatro garitas, que dieron ensanche al edificio.

Agotado el presupuesto primitivo, hubo necesidad de erogar otra suma para la ejecución de varios trabajos adicionales complementarios de las obras interiores.

Cuartel Anzoátegui

(VALENCIA)

Las reparaciones hechas en este cuartel han sido: transformación total de las letrinas adaptándolas á un sistema especial que permite asearlas diariamente; reposición de planchas y viguetas; remiendos y pinturas en las paredes, y composición del piso.

Terminados estos trabajos, y considerada innecesaria la compra de la casa anexa al Cuartel, á que se refiere la Resolución por la cual se dispuso (Documento número 25), el Doctor R. Núñez Cáceres, Ingeniero, autor del presupuesto y director de los trabajos, reintegró á la Tesorería Nacional la cantidad destinada á dicha compra.

Actualmente se construyen en el Cuartel á que vengo refiriéndome, y bajo la dirección del Ingeniero del Estado Carabobo, baños y excusados, conforme al presupuesto aprobado.

Cuartel de la ciudad de Barquisimeto

A B 5.951, más cuatro barriles de cemento, alcanzó el costo de las reparaciones hechas á este cuartel, y confiadas al Maestro Pedro Virgüez, autor del presupuesto, bajo la inspección del ciudadano Comandante de Armas. (Documento número 27).

Cuartel de Ciudad Bolívar

Hecha la reparación de los pisos, para lo cual se erogó la cantidad de B 573,50, se dispuso recientemente, con fecha 4 de febrero del presente año, la reparación total del edificio, cuyo presupuesto aprobado, montó á la cantidad de B 26.835. Para la dirección y administración de los trabajos se creó una Junta de Fomento, que dará cuenta á este Ministerio del resultado de aquéllos.

Fortaleza San Carlos

(MARACAIBO)

Los trabajos emprendidos en esta Fortaleza, y de los cuales se os dió cuenta en la Memoria anterior, están actualmente suspendidos.

El señor Ingeniero Germán Jiménez, comisionado para estudiar y juzgar las obras ejecutadas, dió cuenta, en el informe respectivo, del adelanto y condiciones de aquéllas.

El Faro y las Fortalezas El Vigía y San Carlos

(LA GUAIRA)

El 18 de julio de 1907 se dispuso la erogación de B 1.000, (Documento número 21), montante del presupuesto aprobado para reparación de los excusados de El Vigía y El Faro, llevada á efecto entonces; y por Resolución de 13 de diciembre del mismo año (Documento número 23), se dispuso atender á reparaciones de mayor importancia y trascendencia que de tiempo atrás reclamaban El Faro y las Fortalezas El Vigía y San Carlos, incluyéndose aquellas reparaciones en la citada Resolución, que contiene también la aprobación del presupuesto presentado al efecto, por el señor Doctor R. Núñez Cáceres, encargado de la ejecución de los trabajos.

El presupuesto alcanzó á la cantidad de B 30.000, y los trabajos fueron ejecutados á entera satisfacción del Gobierno.

Cuartel Nacional de Maracaibo

Las reparaciones de este edificio, confiadas al Ingeniero Aurelio Beroes, por Resolución de 8 de diciembre de 1908, fueron ejecutadas á entera satisfacción, y su costo alcanzó á la cantidad de B 5.612, montante justo del presupuesto aprobado. (Documento número 28).

Cuartel de La Victoria

Los trabajos están suspendidos y no ha habido otra gestión del Gobierno Nacional de que daros cuenta, respecto á esta obra, que la reorganización de la Junta de Fomento. (Documento número 24).

CAPITULO III

Puente sobre el Guarapiche

(ESTADO LARA)

Estando el material de hierro de este puente en el lugar de su destino y agotada la suma primitiva destinada para su erección, el Gobierno dispuso con ese fin una nueva erogación montante á la cantidad de B 35.000. (Documento número 29.)

Reanudados los trabajos que habían sido suspendidos esperando la estación del verano, se encuentran ya terminadas las dos pilas principales y en construcción los andamios para el montaje de la obra de hierro. (Documentos número 30 y 31.)

Ultimamente, el Ingeniero encargado de los trabajos participó á este Ministerio haber contratado 10 obreros prácticos y especiales y haber traído de Trinidad 2 fraguas para carbón, motones, martillos y demás útiles de remachar platinas, pernos, clavos, barrenas, toldo de lona, pintura, mecate, mollejón, cemento, todo para proceder á terminar la montura del puente, aprovechando el verano.

Puente Bolívar

(ESTADO FALCÓN)

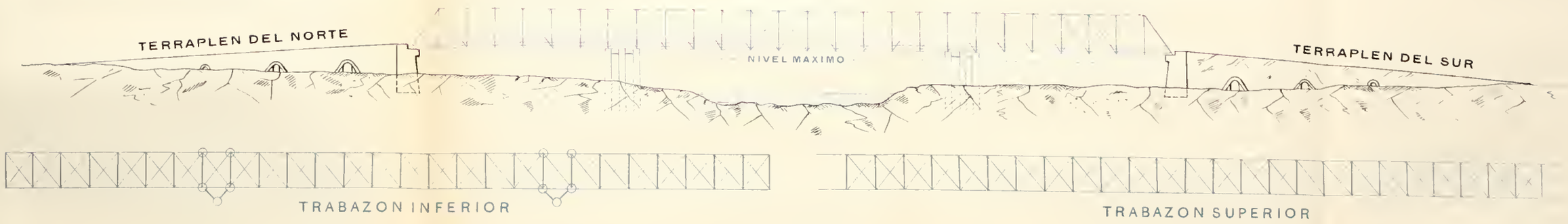
Con destino á la reconstrucción de este puente, que se había derrumbado, y por disposición del Presidente de la República, se ordenó á la Junta de Fomento del Acueducto de la ciudad de Barquisimeto que atendiera á dicha obra con los fondos del producto mensual de aquél en los meses de setiembre, octubre, noviembre y diciembre del año de 1906 y enero, febrero, marzo y abril de 1908, lo que montó á la cantidad de B 14.400, con la cual se ejecutaron, además de la reconstrucción del puente, las de dos calles anexas á él.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

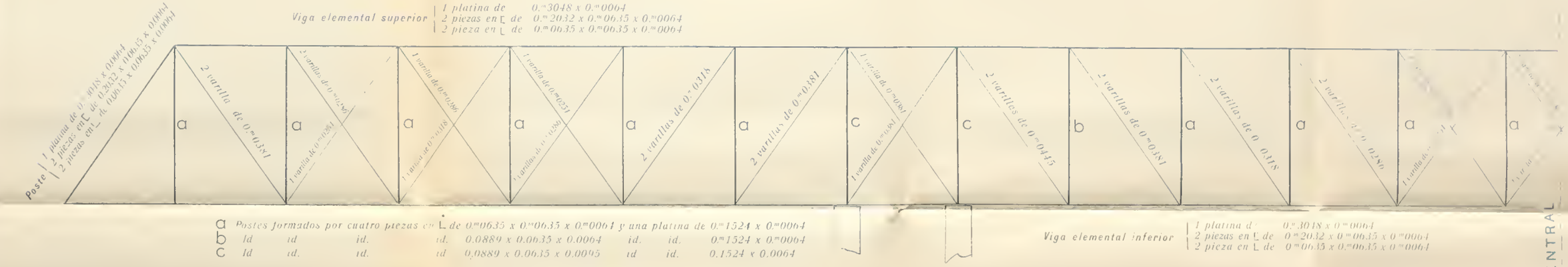
PROYECTO DE PUENTE SOBRE EL RÍO GUARAPICHE

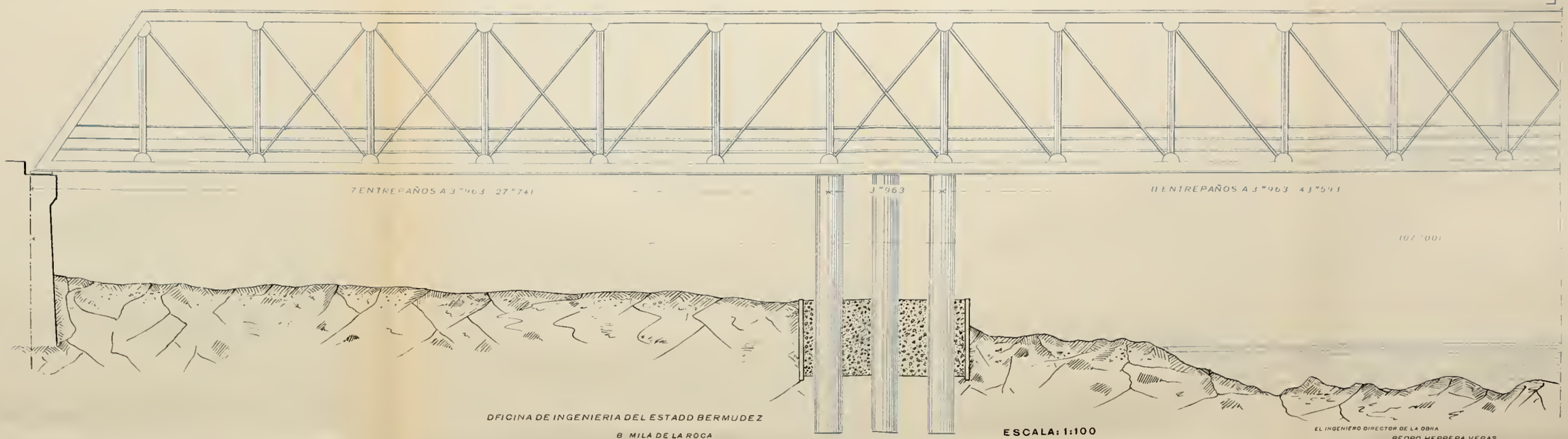
ELEVACION



ESCALA: 1:400

DIAGRAMA





ESCALA: 1:100

DFICINA DE INGENIERIA DEL ESTADO BERMUDEZ

B MILA DE LA ROCA

HIM108

EL INGENIERO DIRECTOR DE LA OBRA

PEDRO HERRERA VEGAS.

Puentes de hierro sobre los ríos Lobaterita y La Blanca

(ESTADO TÁCHIRA)

Concluidos estos puentes, á que se hizo referencia en la Memoria anterior, y puestos al servicio del público, rindió la Junta encargada de su construcción la cuenta correspondiente, la cual arrojó un saldo favorable al Gobierno, montante á la cantidad de B 5.000, que se dejó en poder de dicha Junta para ser invertida en la conservación de las mismas obras.

Puente Restaurador

(CARACAS)

Derrumbada la cortina que sostenía la calzada de este puente en su cabecera nordeste, en una extensión de cuarenta metros, el Gobierno dispuso su inmediata reparación, para lo cual se erogó la cantidad de B 14.139.

Puente Páez

(CARACAS)

A este puente se le repararon convenientemente las barandas y se erogó para ello la cantidad de B 1.540. (Documento número 96.)

Puente de La Trinidad

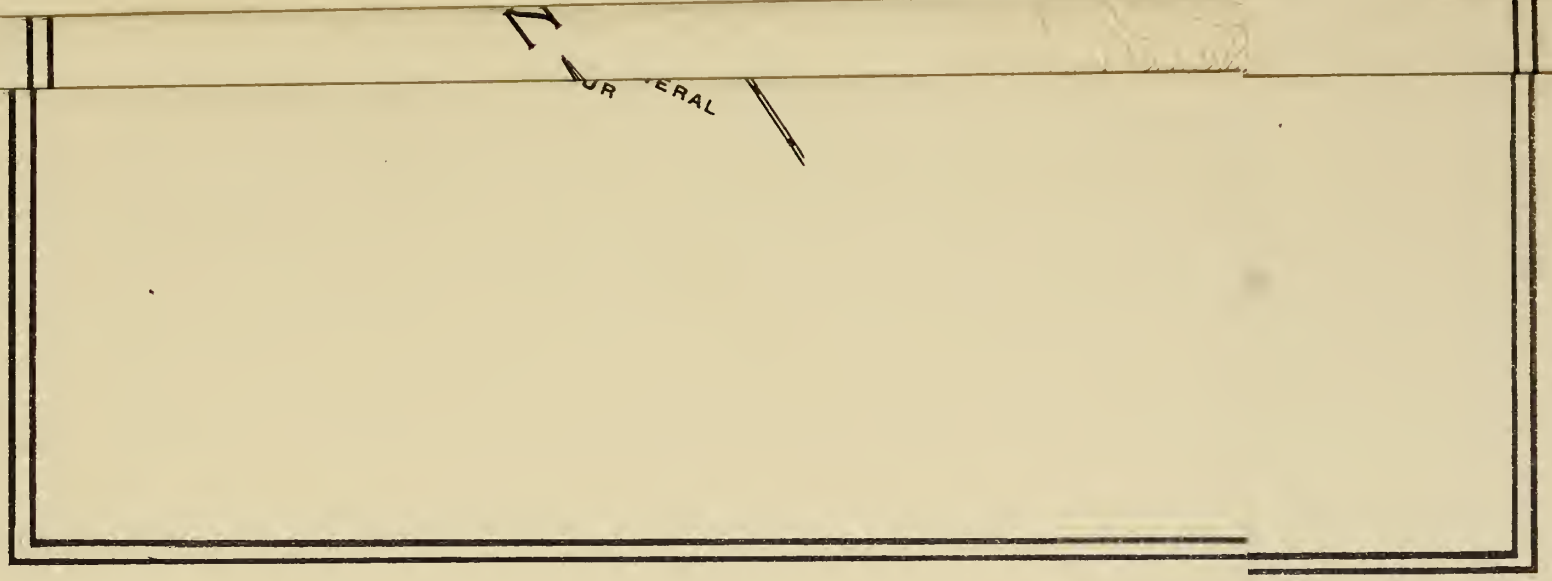
(CARACAS)

Encontrándose el muro de sostenimiento entre este puente y el Puente Páez, socavado en su base y con varias grietas, se procedió á su inmediata reparación erogando para ello la suma de B 1.750. (Documento número 95.)

Puente Sucre

(CARACAS)

Para la reparación de este puente contribuyó el Gobierno Nacional, en fecha 6 de agosto de 1968, con la cantidad de B 2.000, la cual fue mandada á pagar por la Tesorería Nacional á la Administración General de Rentas Municipales, por estar á cargo de la Gobernación del Distrito la reparación de dicha obra.



AVENIDA

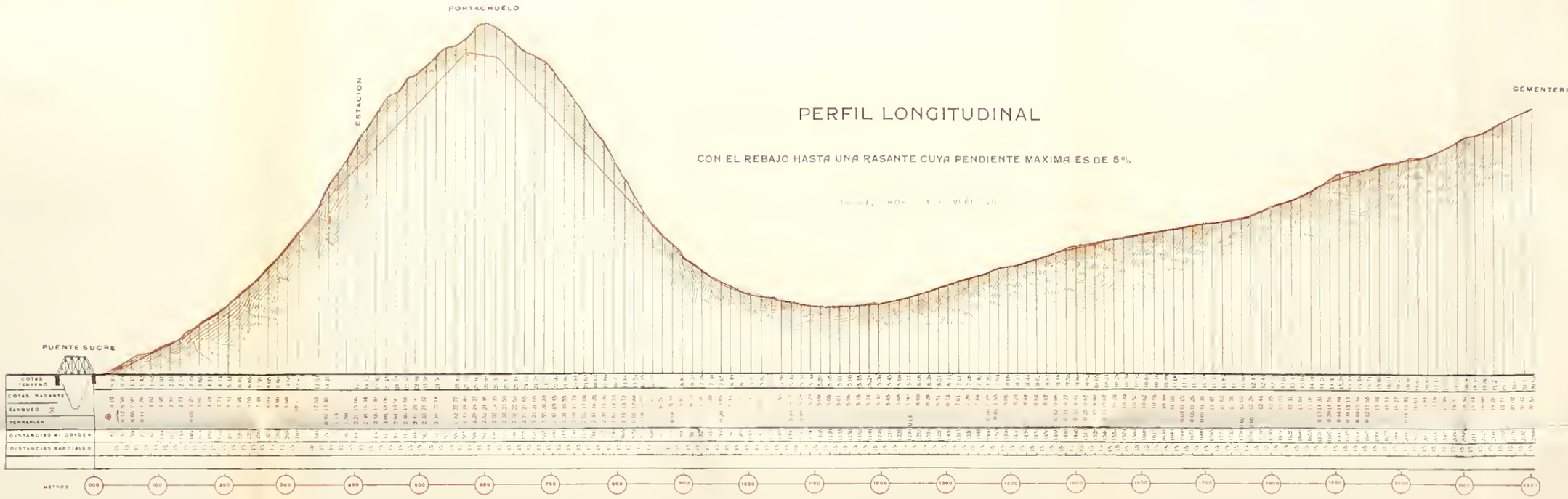
DEL

PUENTE SUCRE

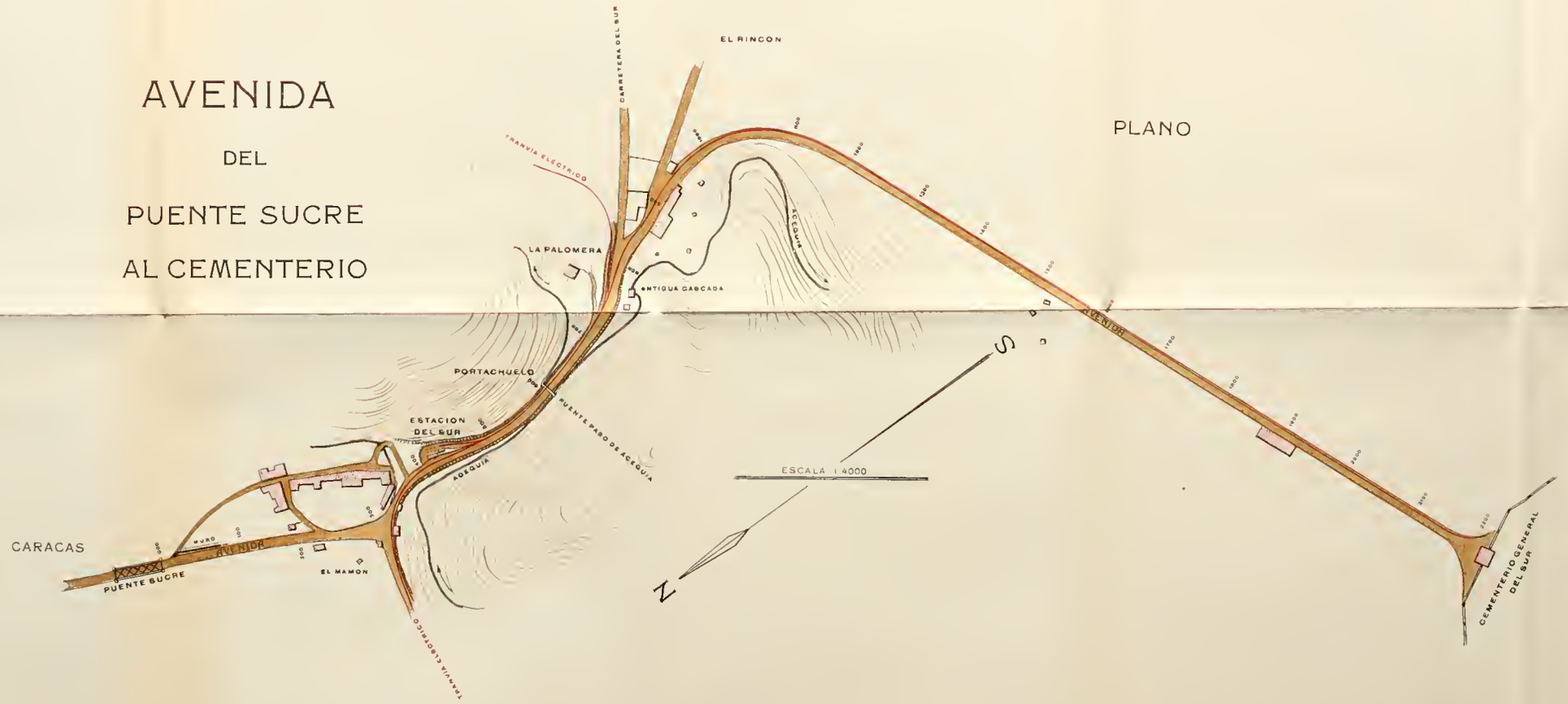
AL CEMENTERIO

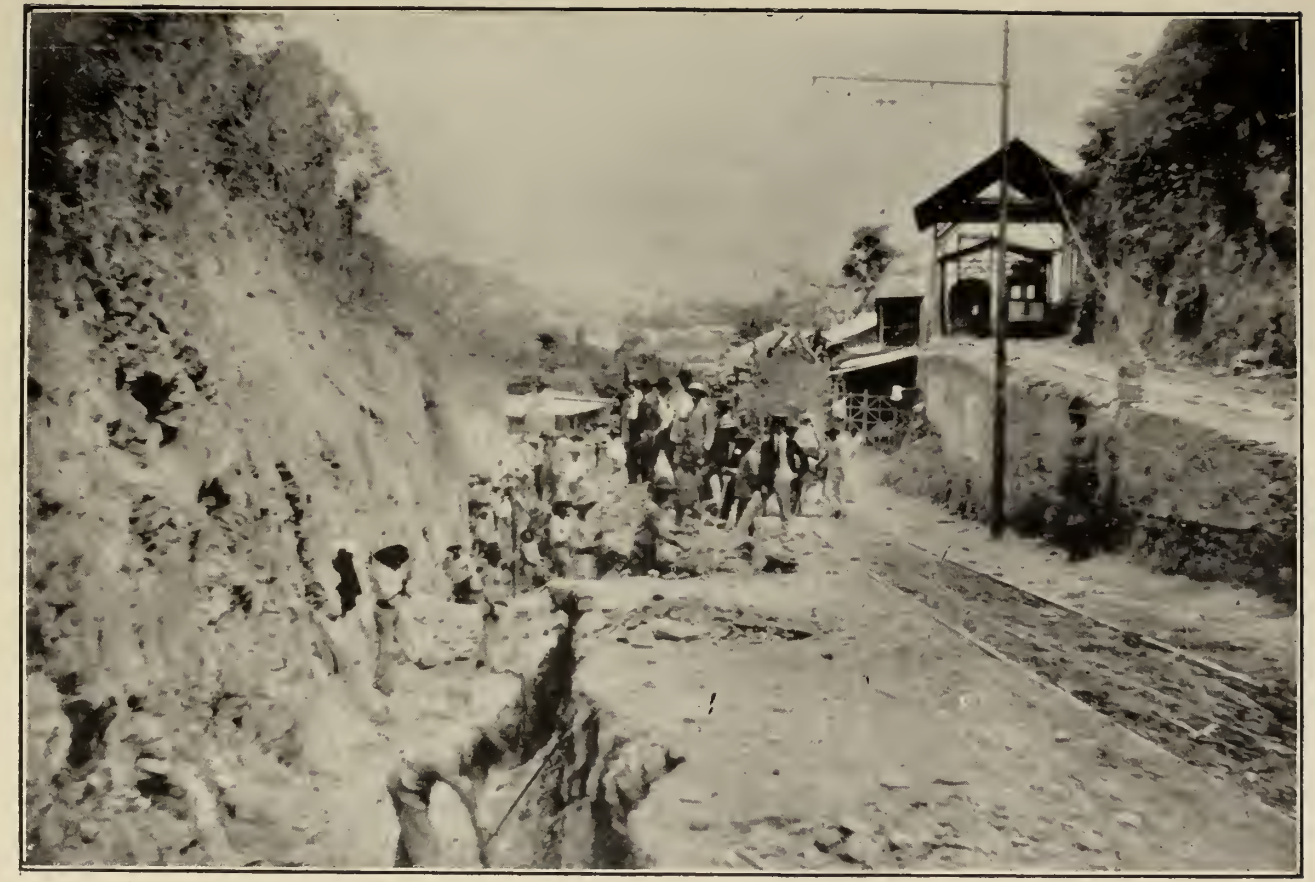
PERFIL LONGITUDINAL

CON EL REBAJO HASTA UNA RASANTE CUYA PENDIENTE MAXIMA ES DE 5%



PLANO





PORTACHUELO.--Trabajos de banqueo para la Avenida del Puente Sucre al Cementerio.--Marzo 1909.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

PORTACHUELO.--Trabajos de banqueo para la Avenida del Puente Sucre al Cementerio.--Marzo 1909.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

PORTACHUELO.--Puente para e Paso de la Acequia.--Marzo 1909.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Piedra picada para el Macadams.--Marzo 1909.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

CAPITULO IV

Avenida del Puente Sucre al Cementerio del Sur

Ordenada la ejecución de esta obra por Resolución fecha 1º de diciembre del año próximo pasado, nombrando al efecto una Junta de Fomento encargada de la dirección y administración de los trabajos, con una asignación semanal de B 5.000, se dió comienzo á ellos. (Documento número 32.)

Dicha Junta estuvo actuando en el ejercicio de sus funciones hasta 12 de marzo del presente año, fecha en que fue extinguida, ordenándose la continuación de aquéllos bajo la inmediata inspección de este Ministerio.

En las obras ejecutadas en esta Avenida y para facilitar mejor la expedición de los trabajos, se hizo necesaria la construcción de un puente elevado para dar paso de un extremo á otro á la acequia Espino, erogándose con tal fin la cantidad de B 1.248,10. (Documento número 127.)

Pavimento de las calles de Caracas por el sistema de concreto

Calle frente al Palacio de Hacienda y Crédito Público

Concluido este edificio, se hacía necesaria la conveniente composición del pavimento y aceras de la calle que se extiende á su frente, y al efecto se procedió á la pavimentación por el sistema de concreto y al encimentado de las aceras. En el cuadro de la cuenta general de la Contabilidad veréis lo erogado por tal respecto.

Calles del Sordo hasta La Cochera y de Las Carmelitas hasta las Dos Pilitas

En la Memoria anterior se os dió cuenta del comienzo de los trabajos y del gasto hasta la fecha de la cuenta, en estas calles, del todo concluidas. Lo erogado desde aquella fecha hasta su terminación figura en el cuadro respectivo.

Calle de Salas á Las Mercedes y de aqui hasta Tienda Honda

El pavimento de estas calles fue contratado en una extensión de 1.071 metros cuadrados al precio de B 10,50 el metro, siendo su costo total de B 11.245,50. (Documento número 37.)

Junta de Fomento de las calles de Caracas

Con fecha 15 de diciembre del año próximo pasado, fue creada una Junta de Fomento á cuyo cargo correría la dirección y administración de los trabajos de construcción y reparación de las calles de la capital, asignando al efecto la cantidad de B 4.000 semanales. (Documento número 33.)

Esta Junta fue extinguida con fecha 1º de febrero del presente año (Documento número 38), habiendo rendido cuenta á satisfacción del Gobierno y reintegrado el saldo favorable de B 7.081,30 que quedaba en su poder y el cual fue depositado en la Tesorería Nacional para ser invertido en las mismas obras, que continuaron á cargo de un Director-Aministrador, bajo la inmediata inspección de este Ministerio.

Los trabajos ejecutados desde la fecha de la creación de la Junta hasta el presente, son:

Pavimento de concreto :

Mijares á Altagracia, Santa Capilla á Veroes, Mijares á Jesuítas, Mijares á Las Mercedes, Principal á Santa Capilla, Santa Capilla á Las Carmelitas (media cuadra), Chorro al Doctor Paúl, Callejón de Peníchez.

Aceras de cemento:

Puente Miraflores á Callejón, Socorro á San Ramón y á La Crucesita, Puente de la Trinidad á Luneta de La Merced, Pastora á Torrero.

Empedrados:

Caja de Agua á Guanábano, Amadores á Urapal, calle Sur y Este de la Plaza de La Pastora, y calle Norte y Oeste de la Plaza de La Pastora.

Avenida de El Paraíso

Prolongación de la Avenida hacia La Vega

Para el riego, vigilancia y progreso de las plantaciones de esta Avenida, se tuvo asignada una cantidad semanal hasta el mes de febrero del presente año, en que por disposición del Gobierno fue puesta bajo la jurisdicción de la Gobernación del Distrito Federal, habiéndose erogado además, en el mismo mes, para su mejor servicio, la cantidad de B 4.732,25 por valor de tubería y su colocación é instalaciones de riego.

Nueva Avenida de El Paraíso hacia la caretera de Antímano y Palo Grande

Fue ordenada la apertura de esta nueva Avenida, partiendo del punto donde hoy terminan las aceras de cemento de la Prolongación de la Avenida El Paraíso hacia La Vega y enlazando con la carretera de Antímano hasta Palo Grande. (Documento número 34.)

Hechos los estudios preliminares y avaluados los terrenos de particulares que ocuparía la Avenida, para su debida expropiación, se dió comienzo á los trabajos.

Estos fueron suspendidos en el mes de febrero del presente año, habiéndose gastado en lo hecho, inclusive sueldo del Ingeniero encargado de la obra, la cantidad de B 3.712,75.

Plaza Ribas y Campo Elías

(LA VICTORIA)

La instalación del alumbrado por gas acetileno en estas plazas ocasionó el gasto de B 1.454,10, para la compra de tubería con sus respectivos accesorios.

Plaza principal del Municipio Tucupido

Por iniciativa de la autoridad civil, Presidente de la Municipalidad y cura párroco de esta localidad, tuvo á bien el Gobierno Nacional acceder á la solicitud dirigida á este Ministerio relativa á la cerca de dicha plaza y al efecto se erogó la cantidad necesaria con tal fin y se dieron las demás disposiciones del caso.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

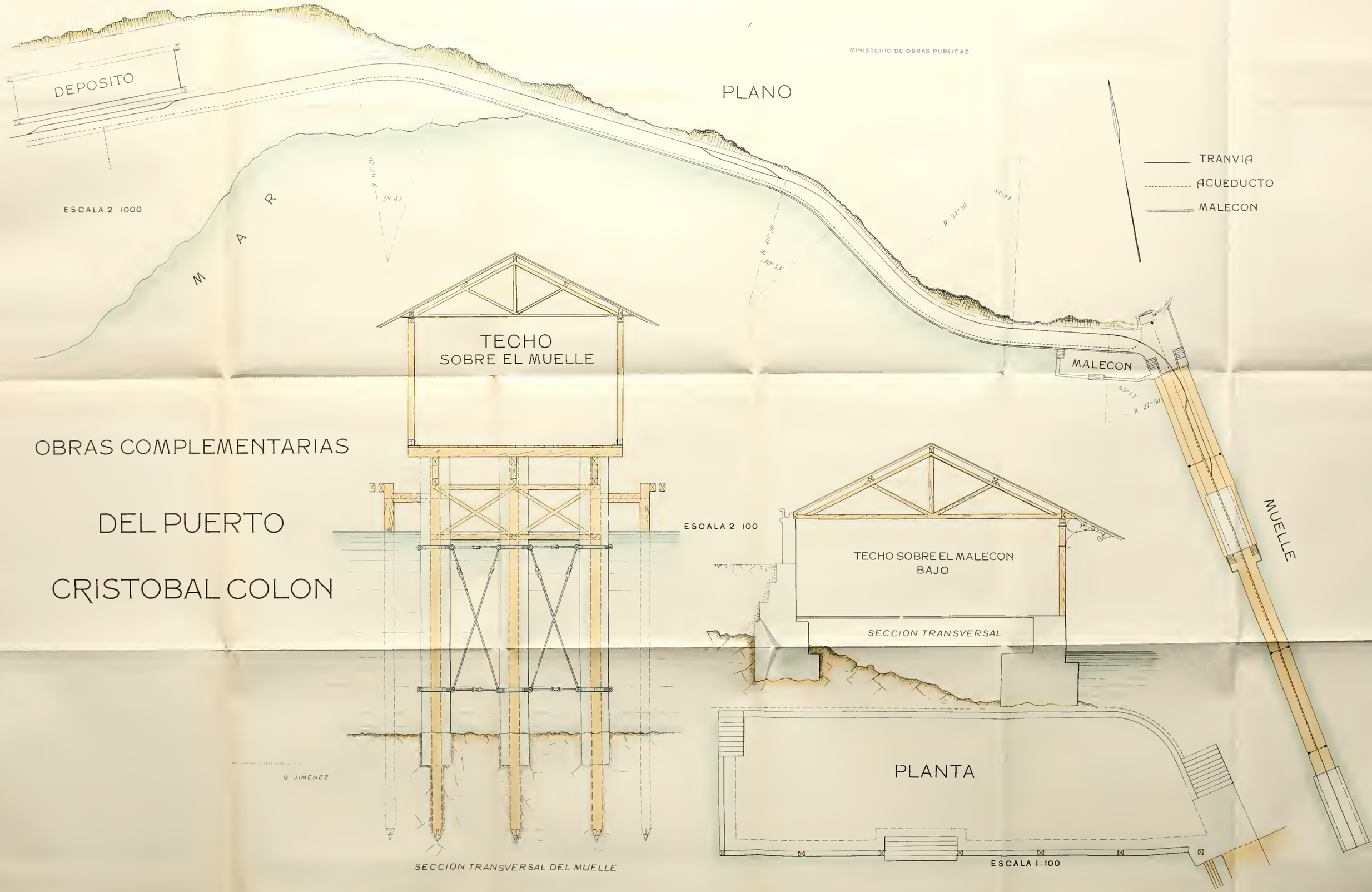
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

OBRAS COMPLEMENTARIAS

DEL PUERTO

CRISTOBAL COLON

PLANO



CAPITULO V

Puerto Cristóbal Colón

Las obras de este puerto continuaron bajo la dirección del Ingeniero J. M. Ibarra Cerezo, (Documento número 43) hasta el 11 de julio de 1907, fecha en que fueron suspendidos los trabajos, y comisionado el Ingeniero Doctor Germán Jiménez para su examen y estudio detallado. (Documento número 45).

En vista del minucioso informe del mencionado Ingeniero Doctor Jiménez, y atendiendo á indicaciones suyas, derivadas del referido estudio (Documento número 44) se dispuso la terminación del muelle limitándola á la 2ª Sección, y reduciendo ésta á cien metros de los cuales faltaban para aquella fecha 44, y encomendando la obra al Ingeniero J. M. Ibarra Cerezo (Documento número 45).

Para el 17 de febrero de 1908 estaban concluidos los 44 metros y entregados por orden de este Ministerio al ciudadano Administrador de la Aduana del puerto, así como la existencia de materiales y herramientas que quedaron, pertenecientes á la obra, mediante un inventario suscrito por el Administrador y el Ingeniero, Doctor Ibarra Cerezo.

Más adelante, con fecha 15 de mayo del mismo año, se dictaron dos Resoluciones (Documentos números 51 y 52) ordenando la construcción de nuevas obras bajo la dirección del Doctor A. Chataing.

En ejecución éstas (Documentos números 53, 54, 55 y 56) el Gobierno envió al Doctor Germán Jiménez á encargarse de su terminación, por llamamiento del Doctor A. Chataing, á esta ciudad.

Las obras de Cristóbal Colón, que eran: conclusión del muelle y sus defensas, anclaje de las boyas, y construcción del camino de los edificios de la Aduana y almacenes al muelle, continuaron

sin interrupción hasta su término. Habiendo pedido el Gobierno el plano y presupuesto de las demás obras complementarias é indispensables para el mejor servicio del puerto, éstos fueron elaborados por el Doctor Germán Jiménez y reposan en este Ministerio hasta que el Gobierno resuelva lo que crea conveniente.

Muelle de Carúpano

En la Memoria anterior se os dió cuenta del contrato celebrado con el señor Julio Bescanza, para la construcción de este muelle. Posteriormente, el contratista, en nota dirigida á este Despacho, solicitó permiso, y le fue concedido, para traspasar á la Compañía Anónima "Muelles de Puerto Sucre," todos los derechos y obligaciones adquiridos por su contrato. (Documento número 57.)

En conocimiento el Gobierno de que en dicho puerto se cobraba el impuesto de muelle por la tarifa estatuida en el contrato, sin haberse procedido á la construcción de las obras contratadas, ordenó que mientras no estuviere concluido del todo el muelle, la tarifa que debía regir era la que antiguamente cobraba la Municipalidad del lugar. (Documentos número 58 y 59.)

Con fecha 5 de diciembre de 1908 fue comisionado para que se trasladara al puerto de Carúpano y rindiera un informe acerca del estado de la obra, el Ingeniero Doctor Luis Julio Blanco, quien desempeñó á cabalidad su cometido.

Obras de Puerto Sucre

(CUMANÁ)

En la misma Memoria citada se os impuso de que este contrato fue traspasado á una Compañía Anónima, la cual, con fecha 15 de mayo de 1907, notificó á este Ministerio haber recibido, en su carácter de cesionaria del señor J. M. Iturbe, el muelle y demás obras construidas, en virtud del contrato celebrado con el señor Miguel Alvarado Mendoza, en 3 de abril de 1906, y que aquellas estaban ya concluidas y puestas al servicio del público.

Además, se os dijo que el Gobierno se ocupaba de considerar varias quejas recibidas á propósito de la aplicacion de la tarifa de impuestos, asunto que fue solucionado reglamentando el cobro de aquéllos. (Documento número 60.)

También se hizo necesaria la acción del Gobierno para poner término á una desavenencia entre la Empresa del Muelle y la Compañía Anónima de Sales, con motivo del impuesto que esta última debía pagar por la sal que desembarcara en Cumaná, procedente de la misma jurisdicción del puerto, haciendo uso del muelle ó no, y la que embarcara para otros puertos de la República. La decisión del Ministerio, tomando en cuenta los intereses de ambas partes, fue justa y equitativa.

En 13 de enero del presente año fue nombrado el Ingeniero Carlos A. Martínez, en comisión especial á Cumaná, para el estudio de las obras del Puerto y ejecución de algunos trabajos de carácter urgente.

En consecuencia, por Resolución del 18 del mismo mes, se aprobó un presupuesto montante á la cantidad de B 5.918 (Documento número 62) para la construcción en dicho puerto de un depósito de mercancías. Este fue concluido con fecha 15 de marzo del mismo año y mandado á entregar al ciudadano Administrador de la Aduana, para su servicio, ordenando al mismo tiempo al Ingeniero C. A. Martínez, que de regreso á ésta hiciera el sondaje en las Salinas de Araya y rindiera á este Despacho un informe con todos los datos correspondientes á él, como también visitar el edificio de la Oficina de la Administración de dichas Salinas é indicar las reparaciones que fuera de necesidad hacerle.

Dicho Ingeniero rindió cuenta de su cometido, pero á este respecto no hay hasta la fecha determinación alguna de que daros cuenta.

Muelle y Caleta de Maracaibo

El Gobierno Nacional celebró en 21 de diciembre de 1892 un contrato, que fué modificado en parte por Resolución Ejecutiva de 2 de julio de 1895, para la construcción en el Puerto de Maracaibo de Muelles y Malecones, y las obras anexas á los Muelles que fueren necesarias, y un edificio propio para el despacho de la Aduana y Resguardo, todo de acuerdo con especificaciones contenidas en el contrato, y con el plano hecho al efecto. Este con-

trato mereció la aprobación del Congreso Nacional, y fué elevado á Ley de la República en 1º de mayo de 1896.

La fecha fijada para la conclusión de las obras, fué el 15 de enero de 1898; pero por la citada Resolución, fecha 2 de julio, que lo modificó, se concedió un año más, lo que fijó como fecha para la conclusión el 15 de enero de 1897. El 17 de octubre de 1896 se concedió, á los contratistas un año más de prórroga, fijándose definitivamente para la conclusión de las obras el 15 de enero de 1898. En fecha 28 de febrero del mismo año, en cuenta el Gobierno Nacional de que la Compañía constructora daba por terminadas las obras contratadas, se dictó una Resolución por la que se designó para recibirlas una comisión compuesta del Presidente del Estado y el Administrador de la Aduana de Maracaibo, quienes suscribieron un acta en la que hicieron constar el recibo del edificio destinado á la Aduana y demás obras contratadas, previa confrontación con los planos presentados por la Compañía, y el resultado satisfactorio, á juicio de los expertos, llevados al efecto, señores Manuel S. Montero y Raúl Cuenca, Ingenieros.

Confiado el Gobierno en estos testimonios dió por cumplida la parte que en el contrato correspondía á la Compañía, y entró esta en el pleno goce de sus derechos, ejerciéndolos ampliamente, á la vez que defraudabada los intereses del Gobierno Nacional confiado, como se ha dicho, en los precedentes enunciados.

Por tales motivos, y en vista del Informe del Ingeniero designado al efecto, se dictó, con fecha 14 de enero de 1908 una Resolución declarando insubsistente el contrato celebrado por el Ejecutivo Nacional con el Doctor Alejandro Andrade como representante de otras varias obras en el puerto de Maracaibo; y reservándose nombrar los expertos, que, en unión de los que nombrara la Compañía, procedieran á efectuar el inventario y avalúo de los referidos edificios, con el fin de determinar su valor intrínseco y deducir el montante de las indemnizaciones á que diera lugar la falta de cumplimiento por parte de la Compañía. (Documento número 64).

Presentado á este Ministerio el resultado de la experticia con fecha 4 de junio del año mencionado, entró el Gobierno á tratar los particulares del caso con el señor Doctor Alberto Estrada, Apoderado de la Compañía para representarla en todos los actos que determinaran el resultado de esta controversia.

En consecuencia se celebró un convenio en que la Compañía "Muelles de Maracaibo" reconoce al Gobierno Nacional único y

pleno propietario de las obras y edificios que élla construyó en el Puerto de Maracaibo, así como también otros particulares que le transfieren dominio al Gobierno; y este por su parte entregó á la dicha Compañía, representada por el señor Alberto Estrada (B 240.000) por los cuales se declaró la Compañía satisfecha de todos los derechos que reconocía procedentemente al Gobierno Nacional y de los derechos que á ella reconocía la citada Resolución del 14 de enero ya mencionada, como también declaró que no tiene contra el Gobierno Nacional ningún reclamo derivado del asunto que es materia del precitado Convenio y de la citada Resolución de 14 de enero.

Los documentos originales de esta transacción fueron pasados al Ministerio de Hacienda, para ser incorporados al Ramo de Bienes Nacionales.

Con fecha 20 de mayo de 1908 se erogó la cantidad de B 1.000 para la construcción de excusados para la Caleta del servicio de este puerto y con fecha 8 de julio del mismo se aprobó un presupuesto montante á la cantidad de B 9.120, para la reconstrucción y reparación de las pilas del muelle, corriendo dicha ejecución á cargo del Ingeniero Aurelio Beroes. (Documento número 65.)

Estos trabajos fueron ejecutados; y más adelante, por órgano del Ministerio de Hacienda, se hicieron otros trabajos bajo la dirección del ciudadano Administrador de la Aduana, cuyo valor alcanzó á la cantidad de B 3.455 la que fue mandada á erogar con tal fin.

Muelle de Ciudad Bolívar

Con fecha 20 de agosto de 1907 celebró el Gobierno Nacional con el ciudadano Doctor Rafael S. Sordo un contrato para la construcción de un muelle corredizo flotante, de hierro y madera, en el Puerto de Ciudad Bolívar, en el río Orinoco. (Documento número 63).

Aún no se ha dado principio á los trabajos de esta obra y fenecido el plazo y prórroga á que el contratista tenía derecho, se ha rescindido dicho contrato.

Muelle y Aduana de Tucacas

Para la ejecución de trabajos necesarios en el edificio de la Aduana y muelle de este puerto, se aprobó un presupuesto montante á la cantidad de B. 7.868 (Documentos números 66, 67 y 68).

Estos trabajos fueron llevados á cabo bajo la dirección del ciudadano Administrador de la Aduana de dicho puerto y recibidos de orden de este Ministerio por un Ingeniero comisionado al fecto.

Muelle de La Vela

Aprobado un presupuesto montante á la cantidad de B. 12.867 para la reparación y prolongación en 20 metros de este muelle (Documento número 69) se confió su dirección al Doctor J. Graterol y Morles.

Terminada la obra (Documento número 70) se ordenó que fuera entregada al ciudadano Administrador de la Aduana, quien participó á este Ministerio haberlos recibido de conformidad con las bases del presupuesto. (Documentos números 71 y 72).

Muelle de Guanta

Para la formal reparación de esta obra se aprobó un presupuesto montante á la cantidad de B 33.000. Estos trabajos fueron terminados y recibidos á satisfacción por el Doctor Germán Jiménez, Ingeniero comisionado por este Ministerio con tal fin.

Muelle de Puerto Cabello

Con fecha 21 de agosto de 1908 se erogó la cantidad de B 2.291,76, para reparaciones en los muelles y edificio de la Aduana en este puerto y con fecha 11 de marzo del presente año se aprobó un presupuesto montante á la cantidad de B 14.000 para reparaciones de las defensas de los mismos en un largo total de 450 metros lineales.

Con fecha 26 de abril del corriente participó el Doctor Luis Muñoz Tébar, haber terminado las obras de defensas del muelle y este Despacho autorizó al ciudadano Administrador é Interventor para recibirlos informando sobre sus condiciones y si llenan debidamente su objeto.

Estos trabajos están á cargo del Doctor Luis Muñoz Tébar autor del presupuesto aprobado.

Muelle de Adícora

Con fecha 7 de abril del presente año se celebró un contrato para la construcción de este muelle con el señor M. Vaz Capriles.

El muelle tendrá 70 metros de largo por 7 de ancho; será de madera sólida y de condiciones ventajosas para la carga y descarga, y techado de zinc en un espacio de 20 metros para protejer las mercancías. El faro será de una altura conveniente y en un lugar adecuado.

El contratista se compromete á dejar concluidas las obras de este Muelle en el término de un año, á contar de la publicación de este contrato en la *Gaceta Oficial*, salvo caso de fuerza mayor debidamente comprobada, tendrá derecho á una prórroga igual á la interrupción sufrida.

Dique Astillero de Puerto Cabello

Continúa prestando el servicio para que está destinada. Ultimamente se construyó un Arrastradero para sacar á tierra embarcaciones menores y se procede actualmente á la montura de la maquinaria para elaborar panelas de carbón.

Corporación del Puerto de La Guaira

Con fecha 14 de abril del presente año fueron comisionados los Doctores Germán Jiménez, Torcuato Ortega Martínez y Carlos A. Martínez, Ingenieros á las órdenes de este Ministerio, para que se le trasladaran al Puerto de La Guaira y rindieran un informe del estado en que se encuentra el Muelle Tajamar de esa población, indicando á la vez las reformas que haya que hacerle á la obra, para que llene las condiciones del contrato respectivo, así como las que sean necesarias para el mejor servicio del puerto.

CAPITULO VI

Capilla de Nuestra Señora de Lourdes

(LA VICTORIA)

Por disposición del Gobierno Nacional y para la continuación de los trabajos de esta Capilla fué erogada la cantidad de B 2.000, la cual fué entregada á la señora Josefa de Jiménez, con tal fin.

Capilla de las Siervas del Santísimo

(CARACAS)

Fue ordenada la erogación de B 200 como un auxilio para los trabajos de esta Capilla, la cual continúa erogándose semanal mente.

Palacio Episcopal de Ciudad Bolívar

Con fecha 7 de noviembre de 1907 fue destinada la cantidad de B 30.000 para las reparaciones del Palacio Episcopal de Ciudad Bolívar, la cual se puso á la disposición de Monseñor Durán, Obispo de Guayana, para pagar semanalmente los gastos que ocasionen los trabajos desde su comienzo.

Templos de la ciudad de Barquisimeto

Fue destinada la cantidad de B 10.000 para la refacción de los templos de la ciudad de Barquisimeto y de Aroa.

Y entregada respectivamente así:

A los ciudadanos Jesús A. Peña, Alejandro Garrido y Pedro Henríquez	B	1.000
A Pbro. Doctor Augusto Alvarado.....		8.000
A Pbro. Doctor Eduardo Alvarez.....		1.000
	B	10.000

Nueva Iglesia del Distrito Independencia

(ESTADO TÁCHIRA)

Fue ordenada la erogación de B 7.200 para la compra de un altar de mármol destinado á este templo.

Iglesia de El Rastro

Por Resolución de 22 de noviembre de 1907 se destinó la cantidad de B 4.000 como ayuda á los trabajos de terminación de esta Iglesia, cantidad que fue puesta á disposición del Presbítero Luis Felipe Parra, Cura del lugar. (Documentos números 79 y 80).

Iglesia de Los Teques

Para la reparación de este templo se destinó la cantidad de B 2.000, que fue puesta á disposición de una Junta de Fomento nombrada al efecto. (Documento número 81).

Iglesia de Pueblo Nuevo

En mayo de 1906 se dispuso la erogación de diez mil bolívares para la terminación de este templo, y en enero de 1908 mi antecesor, en vista de que hasta aquella fecha no se había recibido informe alguno de la Junta de Fomento nombrada al efecto, dirigióse al Presidente del Estado Falcón, para que inquiriera lo que hubiese sobre el particular. Los documentos números 82, 83, 84 y 85, contienen todo lo relativo á estos trabajos.

CAPITULO VII

Edificios reparados

Biblioteca Nacional.
Academia de Bellas Artes.
Aduana de La Guaira.
Casa Amarilla.
Escuela de Artes y Oficios.
Academia Militar.
Casa de Correos (La Guaira.)
Casa de Correos (Caracas.)
Ministerio de Fomento.
Ministerio de Relaciones Interiores.
Ministerio de Obras Públicas.
Palacio Federal.
Aduana de San Antonio del Táchira.
Colegio Lourdes en Valencia.
Aduana de Puerto Cabello.
Obras Públicas de Puerto Cabello.
Ministerio de Instrucción Pública.
Panteón Nacional.
Universidad Central.
Academia de la Lengua.
Academia de la Historia.
Parque Nacional.
Resguardo de Pedernales.
Teatro Nacional.
Aduana de Puerto Sucre.
Aduana de Carúpano.
Aduana de La Vela.
Edificio Salinas de Araya.
Aduana de Ciudad Bolívar.
Colegio de Niñas de la ciudad de Valencia.

CAPITULO VIII

Carreteras que parten de Caracas

(DISTRITO FEDERAL)

Para la reparación de las Carreteras del Norte, Sur, Occidente y Este se ha venido atendiendo con una asignación semanal, según las necesidades de aquellas. En el cuadro de la cuenta veréis lo erogado por tal respecto.

Carreteras de Maracay á Güigüe

A cargo del ciudadano Coronel Manuel Gutiérrez se ejecutan reparaciones en esta vía á fin de dejarla en buen estado de servicio.

Carretera del Estado Aragua

Como un auxilio para los trabajos de reparación de las carreteras del Estado Aragua, el Gobierno ha dispuesto que se erogue semanalmente por la Tesorería Nacional la cantidad de B 1.000. (Documento número 132).

Carretera de Charallave á San Casimiro

Con una asignación semanal para el pago de 30 peones, 2 caporales, 3 carros y el encargado general, se atiende á los trabajos de reparación de esta carretera, que se encuentran muy adelantados.

Camino entre La Vega y Turmerito

A esta vía se le hicieron varias reparaciones y hoy se encuentra en buen estado y sirviendo al tráfico público.

Carretera del Tuy á Charallave

Los trabajos de reparación de esta carretera se llevan á cargo del ciudadano Coronel Demetrio Alvarez; y lo erogado hasta la fecha por tal respecto consta en el cuadro de la cuenta.

Carretera de Carúpano á Tunapuí

Con fecha 13 de febrero del corriente año el Gobierno Nacional tuvo á bien disponer que se procediera á la construcción de la carretera entre la ciudad de Carúpano y Tunapuí, de conformidad con los planos que reposan en este Ministerio levantados en 1876 por el Ingeniero Ricardo Tovar, y al efecto se asignó la cantidad mensual de doce mil bolívares (B 12.000) pagadera por quincenas anticipadas en porciones de á B 6.000 á contar de la primera de marzo, al ciudadano General Francisco Vázquez, quien corre con la dirección y administración de los trabajos y rendirá á este Despacho las cuentas é informes correspondientes.

Los trabajos, según informes recibidos, comenzaron á principios del mes de marzo, y para fines del mismo ya se habían banqueado 2.573^{m3}94, habiendo llegado en estudio y exploraciones hasta el kilómetro 3. Además de la parte construida está trazada definitivamente la carretera con perfiles transversales y estacas de taludes, hasta K 248 m.49.

Se han construido también dos alcantarillas, y el ancho mínimum que lleva la vía es de 4 m 50, con una pendiente máxima de 3 m 80.

Camino de Zea á Escalante

Por Resolución de fecha 7 de agosto de 1907 se destinó la cantidad de B 20.000 como una ayuda para la construcción del camino

ION

O

EÑOR

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

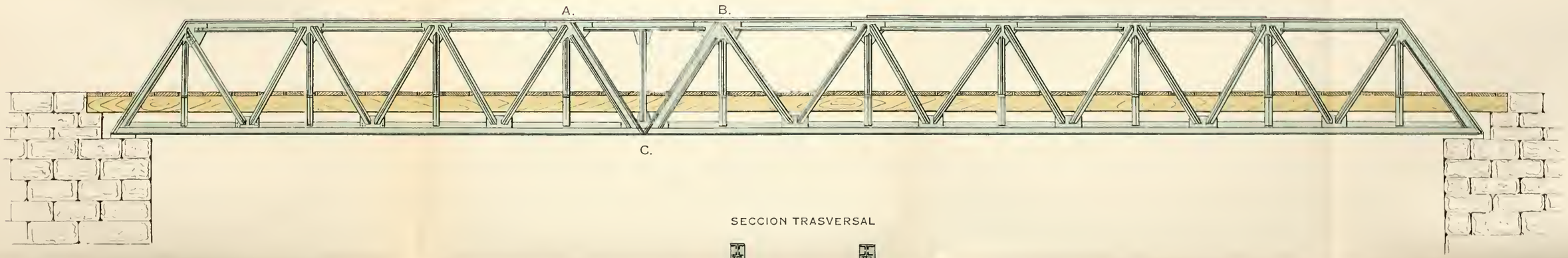
ASTILLERO NACIONAL

PUENTE PARA EL RIO YARACUY

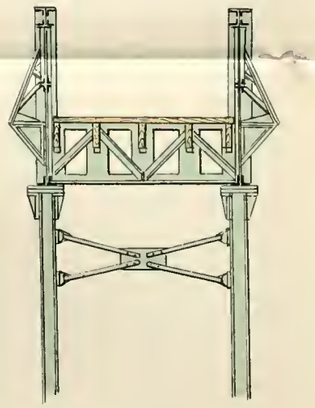
EN EL PASO DEL PEÑON

según encargo de la Junta de Fomento
de la Carretera de la Costa

SECCION LONGITUDINAL



SECCION TRASVERSAL



ESCALA:

0 1M 2 3 4 5M

NOTA.-La parte A. B. C. corresponde al empate ordenado para hacer un solo tramo, suprimiéndose la pila central pedida por la Junta.

PTO. CABELLO: 1909.

EL DIRECTOR GENERAL,

LUIS MUÑOZ TÉBAR

de recuas que el ciudadano Manuel Méndez Duque había emprendido desde la ciudad de Zea del Distrito Tovar, hasta orillas del río Escalante, y se confió la dirección y administración de los trabajos á una Junta de Fomento. (Documento número 105).

Con fecha 28 de mayo de 1908 participó á este Ministerio la Junta la inversión dada á los veinte mil bolívares erogados por el Gobierno Nacional, con el fin ya dicho, de acuerdo con el proyecto del Señor Méndez Duque, empresario de la ejecución de los trabajos. Según el informe que acompañó se habían construido diez leguas de camino hasta la Estación de Caño Grande en Guaruríes, y sólo faltaba el trayecto comprendido entre esta estación y la orilla del Escalante.

El empresario Manuel Méndez Duque participó á su vez haber terminado la obra del camino hasta Caños Grande y Amarillo, en conjunción con el de Guaruríes, cerca del Puerto Escalante y puéstola al servicio del público, transportando las cargas con embarcaciones de su cuenta en el trayecto comprendido entre Puerto Escalante y Santa Cruz.

Camino de la Costa

Fue destinada la cantidad de veinte mil bolívares (B 20.000) para la construcción de un puente sobre el río Yaracuy en el sitio denominado El Peñón, del camino de la Costa, y reparación del mismo camino comprendido entre El Peñón y El Palito.—Para la dirección y administración de estos trabajos se nombró una Junta de Fomento. (Documento número 125.)

Se ha procedido á la montura del Puente, el cual fue construido en los talleres del Dique Astillero de Puerto Cabello y este Ministerio nombró al Doctor Félix Martínez Espino para que se encargara de los trabajos consiguientes, de conformidad con lo que la ciencia aconseja para que la obra quede perfecta, y por Decreto de fecha 30 de setiembre se acordó la erogación de B 40.000 para la terminación de la carretera de la Costa entre Puerto Cabello y San Felipe. (Documento número 121).

Camino de Colón á Ureña

Por Resolución de fecha 6 de setiembre de 1907, se dispuso la reparación y mejora del camino de recuas que desde Colón va

hasta Ureña, pasando por el río y El Vallado. Para los trabajos de esta obra se destinó la cantidad de B 14.000, encargándose de la dirección y administración de aquéllos á los ciudadanos Juan Guglielmi y Rodolfo Pacheco (Documento número 108). Y con fecha 22 de noviembre del mismo se erogó la cantidad de B 2.000 más para atender con ellos á varias reformas y mejoras en la composición del mismo camino.

Con fecha 19 de enero de 1908 fue participado á este Ministerio haber sido terminada esta obra, cuya longitud mide 33.850 metros, y estar ya prestando sus servicios al público.

Camino de Barrrera á Santa Isabel

Con fecha 12 de setiembre de 1907 se promovió á licitación la terminación de las obras de construcción del camino de Barrera á Santa Isabel, desde el lugar en que se encontraban suspendidos los trabajos hasta El Pao. (Documento número 114).

De las proposiciones presentadas resultó la más económica y ajustada al cálculo de la Sala Técnica del Ministerio (que sólo se refería al valor intrínseco de los trabajos) la del ciudadano Wenceslao Seijas, y de consiguiente el Ministerio le dió la buena pró al expresado Seijas, siempre que otorgara la fianza de conformidad con la Ley, la cual otorgó á satisfacción. (Documento número 116).

Por Resolución de fecha 11 de octubre del mismo año se destinó la cantidad de B 48.000 montante de la cantidad á que alcanzaba la proposición del referido ciudadano Wenceslao Seijas, para ser entregada en cuotas semanales anticipadas de á B 2.600 y así mismo se nombró al Ingeniero Andrés Palacios Hernández adscrito á la obra, para que informara á este Despacho semanalmente sobre la marcha de los trabajos.

Estos fueron terminados con fecha 20 de febrero de 1908 y la herramienta quedó depositada en poder del Jele Civil de El Pao hasta el mes de febrero del presente año, en que fue mandada á poner á disposición del ciudadano Doctor C. Jiménez Rebolledo, Secretario de Gobierno del Estado Zamora, para ser utilizada en los trabajos de reparación de la carretera del Tinaco.

Camino del Tuy

En esta vía se ordenó la reparación de los puentes Tucuciapón, La Manquita, El Almendro y Prim, y al efecto se aprobó un presupuesto del Ingeniero Doctor R. Núñez Cáceres, montante á la cantidad de B 11.200.

CAPITULO IX

Aguas de Caracas

Con fecha 14 de marzo de 1908 el arrendatario de las Aguas de Caracas, Doctor Tomás C. Llamozas, celebró con el Gobierno Nacional un nuevo contrato por el lapso de tres años, que principiaría á contarse desde el 15 del citado mes, comprometiéndose el contratista á elevar, desde el 1° de abril inmediato la pensión anual de arrendamiento, á la suma de B 270.000, pagaderos á la Administración de Rentas Muninicipales, conforme á la Resolución de este Ministerio, fecha 14 de mayo de 1903, por cuotas mensuales de B 22.500.

Este contrato vencerá el 15 de marzo de 1911.

Con anterioridad á la renovación del contrato de arrendamiento, presentó el señor Doctor Llamozas, un presupuesto, que fue aprobado, montante á la cantidad de B 3.050, para el cambio de la tubería que surte de agua el Manicomio, y su colocación, y para el establecimiento de bocas de riego con sus accesorios, en varias calles de esta ciudad. (Documento número 142.)

Es de este lugar daros cuenta de dos proyectos de tubería (general y mixto), presentados á este Despacho por el Ingeniero Adolfo Nones, para traer el agua de Macarao á Caracas, y los presupuestos respectivos, para cuyo estudio designó este Ministerio al Ingeniero J. M. Ibarra Cerezo. (Documento número 143.)

Acequia de Macarao

A fin de evitar pérdida de agua de la destinada al Acueducto de esta ciudad, en el trayecto que recorre la acequia de Macarao, se dispuso la erogación de B 10.800 para las reparaciones más urgentes, en la realización de aquel propósito, con la cual se atendió á una necesidad vital de esta población.

Acueducto Miranda

(VALENCIA)

Vencida el 28 de febrero de 1908 la última prórroga concedida al arrendatario del Acueducto Miranda, de Valencia, señor Pedro Francisco del Castillo, dispuso el Presidente de la República que desde el día 1º del mes de marzo siguiente, pasara el Acueducto á ser administrado directamente por el Gobierno Nacional, en razón de la caducidad del contrato de arrendamiento, y que en la misma fecha el señor P. F. del Castillo, hiciera entrega, á la persona que al efecto se designara, de todo lo concerniente al servicio del Acueducto y sus obras, por formal inventario, enviando copia de él á este Despacho, y de conformidad con la cuenta que hasta aquella fecha tuviera con el Banco de Venezuela.

Con fecha 25 del mismo mes, se confió al ciudadano Doctor Jorge Rivas, por cuenta del Gobierno, la administración del Acueducto; y poco después, el 22 de abril inmediato, fue arrendado al ciudadano Tomás Arcay Smith, por la cantidad de B 5.500 mensuales, que debía entregar en efectivo á la oficina de fondos nacionales que al efecto se designara. (Documento número 138.)

A solicitud del contratista ciudadano Arcay Smith, y por disposición del General Juan Vicente Gómez, Encargado de la Presidencia de la República y considerando justos los fundamentos de la solicitud, se le concedió, en Resolución de 4 de diciembre de 1908, una prórroga por un año más, bajo las mismas condiciones establecidas en el citado contrato de 22 de abril. Dicha prórroga empieza á contarse desde el 1º de de enero del corriente año.

Acueducto de Guacara

En 9 de marzo del corriente año, y por disposición ejecutiva, se hizo cargo de la administración de este Acueducto el General Pedro I. Carreño, obligándose á practicar un examen de la obra, con el propósito de mejorar sus condiciones y hacer los estudios conducentes á extender la distribución de agua lo más posible

en el poblado, á cuyo fin se destinaron los rendimientos del Acueducto.

El señor General Carreño, de acuerdo con instrucciones de este Ministerio, ha procedido á prolongar la tubería distribuidora en 17 cuadras más de la población.

Acueducto de La Guaira

Para compra de tubería y accesorios destinados á este Acueducto, se dispuso erogar la cantidad de B 647.

Acueducto de Ocumare de El Tuy

Por Resolución de 12 de abril del corriente año, se destinó para esta obra la cantidad de B 12.000, la cual fue puesta á disposición del Presidente del Estado Miranda.

Acueducto de Táriba

Está ya concluido, inclusive la Caja de Agua, situada en la ciudad. Faltan la distribución de agua en la población y el establecimiento de alcantarillas públicas.

Con fecha 28 de febrero de 1908, fue reemplazada la Junta existente hasta aquella fecha, y se ordenó á la nueva Junta proceder de acuerdo con las instrucciones de este Ministerio.

Acueducto de La Vela

Emprendióse la construcción de esta obra bajo la dirección del señor Eudoro Iturbe, autor del presupuesto aprobado al efecto, y, en el curso de la construcción (febrero de 1905) participó aquél á este Ministerio, que las aguas que debían surtir el acueducto provenían de una finca rural de la propiedad del señor Segismundo I. Senior, quien pedía por ceder el derecho á usar, durante doce horas, el agua de su propiedad, la suma de B 6.000, informe que fue ratificado en 24 del mismo mes de febrero, por el Presidente del Estado, General Pedro Linares, y por la Junta de Fomento de la obra, en 19 de abril.

En consecuencia, el Gobierno convino en el pago de los

B 6.000 en que fue valorado el derecho de agua, y al efecto, se firmó y registró un documento, pero el pago no se efectuó entonces.

Terminado el Acueducto y puesto al servicio del público, la parte interesada renovó sus gestiones para el pago de los B 6.000 estipulados, y el Presidente de la República y Restaurador de Venezuela, ordenó que aquél se hiciera con los rendimientos del Acueducto, lo que no fue posible por la insuficiencia de tales rendimientos, según las cuentas recibidas en este Ministerio, en las que se evidencia que desde la inauguración del Acueducto hasta el mes de junio de 1908, no había producido sino para atender á su funcionamiento y conservación, destinándose los pequeños remanentes al pago de un saldo de B 1.312,87 que se debía á Iturbe, por construcción; todo debidamente comprobado.

Inspirado el señor General Gómez, en los dictados de justicia y equidad, que son la pauta de su acción gubernamental, ordenó con fecha 11 de enero del corriente año, que se abonase al señor Segismundo I. Senior, la cantidad de B 4.000 á cuenta de los B 6.000 estipulados, fijando como plazo para la cancelación el día 11 de mayo siguiente.

Acueducto de San Antonio del Táchira

Por Resolución de 6 de julio de 1907, se dispuso la traslación á San Antonio del Táchira, consignándolos al Administrador de la Aduana, de los siguientes elementos destinados al Acueducto de aquella población: 2.000 tubos de 0m 08 que tenía la Compañía del Ferrocarril del Táchira depositados en Uracá, más 334 bultos de tubos y accesorios, y una cantidad de cemento que estaban en la Aduana de Maracaibo, y que fueron depositados en Uracá y Colón, hasta nueva orden, pagándose por flete la cantidad de B 2.282,50.

En 28 de febrero de 1908 se aceptó una proposición del ciudadano Augusto Duplat para el trasporte desde Uracá y Colón hasta San Antonio del Táchira, de los materiales destinados al Acueducto, y además, el trasporte de Uracá á Independencia, de cuatro estatuas de bronce, y su colocación en los respectivos pedestales.

Para el 8 de mayo, según aviso del señor A. Duplat, enviado á este Ministerio, habían sido entregadas las estatuas, ya montadas (en Independencia) y el 29 de agosto participó el Admi-

nistrador de la Aduana de San Antonio haber recibido del señor Duplat la tubería para el Acueducto.

Por Resolución de 30 de diciembre de 1908 se nombró una Junta de Fomento á cuyo cargo corrieran los estudios y la dirección y administración de los trabajos del Acueducto, y la cual propondría al Ministerio el Ingeniero á quien debían encomendarse los estudios previos de la obra y su dirección científica. (Documento número 150).

En 13 de enero fue nombrado Director científico de la obra el señor Doctor Francisco de Paula Andrade (Documento número 151) y reemplazado el 28 del mismo mes por el Ingeniero Doctor Luis Vélez. (Documento número 152) quien envió al Ministerio el presupuesto para la obra, acompañado de un informe técnico. Lo expuesto, y el haberse mandado entregar á la Junta, en calidad de devolución, la herramienta empleada en las obras de Independencia, es cuanto tengo que llevar á vuestro conocimiento con referencia á esta importante obra, á cuya realización se atenderá con el interés que el actual Primer Magistrado de la Nación pone en todo aquello que sea de necesidad pública.

Acueducto de Barquisimeto

Debidamente autorizada la Junta de Fomento de esta obra en abril de 1906 para proceder á los trabajos de defensa del bosque de Titicare, que es donde nace y tiene su cauce la acequia que surte de agua al Acueducto, destinó á este fin los fondos que habían quedado de la construcción de la obra, con los cuales se atendió á lo más urgente, según informe y cuentas enviadas á este Ministerio, en 27 de enero del mismo año.

Por Decreto Ejecutivo de 30 de setiembre de 1908, se dispuso la erogación de B 40.000 para la terminación del Acueducto.

La primera diligencia de la Junta fue gestionar la adquisición, por parte del Gobierno, del bosque de Titicare, punto de partida de la acequia cuyo saneamiento y conservación se hacía casi imposible, mientras el mencionado bosque fuera de propiedad particular, y esto por un cúmulo de razones que determinaron la publicación de un aviso oficial, por el que se propuso compra del referido bosque de Titicare, previo conocimiento de todo aquello que pudiera afectar la propiedad: gravámenes, servidumbres, etc.

Cuanto se relaciona con este proceso está contenido en seis legajos marcados con los números 2 al 6 inclusive, enviados por la Junta á este Despacho, para su examen.

Previo el estudio de los documentos que acreditaban la propiedad del bosque Titicare, y considerado el precio de B 40.000 fijado por sus dueños, se propuso á estos con fecha 25 de febrero del presente año, por órgano de la Junta de Fomento del Acueducto, el pago de dicha cantidad en la forma siguiente: B 32.757 en aquella fecha, y el saldo en cuatro cuotas sucesivas del arrendamiento del Acueducto, correspondientes á los meses de marzo, abril, mayo y junio del presente año, y el resto con la cuota correspondiente al mes de julio. Esta negociación se llevó á término el 22 de marzo próximo pasado y con ella se dió estabilidad á una obra de evidente utilidad é importancia.

El arrendatario actual, señor R. Villoria Cadenas, invocando el artículo IV de su contrato con el Gobierno Nacional, pidió una prórroga por tres años más, la cual le fue concedida. Los documentos del número 144 al número 147 inclusive, contienen todo lo relativo á esta obra.

Acueducto de la Fortaleza San Carlos

En 9 de mayo de 1907 decretó el Presidente de la República la ejecución de esta obra, y al efecto se aprobó un presupuesto presentado por el Ingeniero Pedro Quintero, montante á la cantidad de B 23.605. La dirección y administración de los trabajos se confió al mismo autor del presupuesto, y su inspección al ciudadano General Jorge A. Bello, Comandante de la Fortaleza. (Documento número 148).

El Documento número 149 contiene un ilustrado y minucioso informe del Ingeniero Doctor Germán Jiménez, sobre la obra en referencia.

Acueducto de Guacara

Por Resolución de 22 de enero del presente año fue reorganizada la Junta de Fomento de este Acueducto en la forma siguiente: ciudadanos Renato Vásquez, Pedro Villalba y Manuel Aponte.

CAPITULO X

Cloacas de Caracas

Por Decreto Ejecutivo de 6 de mayo de 1907, se dispuso la construcción de la red general de Cloacas de Caracas, siguiendo un plan uniforme.

En dicho Decreto (Documento número 154) hallaréis las condiciones fundamentales de la obra.

De conformidad con aquella disposición ejecutiva se dictó por el Ministerio de Obras Públicas, con fecha 7 del mismo mes, una Resolución por la que se aprobó un presupuesto montante á la cantidad de B 138.442, presentado por el Ingeniero Eliodoro Ocanto para la construcción del Colector de 937 metros de largo, obra conque debía empezar la red general de cloacas decretada. (Documento número 155).

Los documentos números 156 y 157 contienen, respectivamente, un informe detallado del Ingeniero Doctor Germán Jiménez sobre el proyecto de cloaca colectora presentado por el Ingeniero Ocanto, y el contrato celebrado entre éste y el Ministro de Obras Públicas, para su construcción.

Impuesto el Ministerio de Obras Públicas del término de la 1ª Sección del Colector contratado, por participación que le hizo el contratista, designó al Ingeniero Doctor Germán Jiménez para verificar el examen de la obra é informar acerca de sus condiciones, de acuerdo con las estipulaciones del contrato (Documentos números 158, 159 y 160).

En vista del informe rendido por el Doctor Jiménez, se procedió á la cancelación de la fianza prestada por el contratista Doctor Ocanto.

Para el empotramiento en el Colector general, de las cloacas de la ciudad que bajan de Norte á Sur, en el trayecto com-

prendido entre la quebrada de Cienfuegos hasta la terminación de la primera Sección del Colector, ó sea la calle Sur 2, se aprobó un presupuesto presentado por el Ingeniero Ocanto, montante á la cantidad de B 20.000 (Documento número 161).

Por Resolución de 12 de enero del corriente año, se aprobó un presupuesto de B 8.000 presentado por el Ingeniero Alfredo Jahn h. para el empotramiento de la cloaca Norte, que atraviesa la calle Oeste 12, frente al cuartel de El Hoyo, en la que baja por la calle Sur 2, frente á la Cárcel Pública, á desaguar en el Colector. (Documento número 162).

En 5 de febrero del corriente año, y por disposición del General Juan Vicente Gómez, se dispuso erogar la cantidad de B 3.676,25 para los trabajos de reconstrucción de la cloaca entre las esquinas de Mijares y Las Mercedes.

Dichos trabajos fueron encomendados al Maestro de albañilería Juan A. Betancourt (Documento número 163).

CAPITULO XI

Canalización

Por Resolución de 27 de marzo del año próximo pasado, se destinó la cantidad de B 12.000 para la apertura y composición de la boca del río Escalante, en Santa Bárbara del Zulia y fueron encomendados los trabajos al ciudadano Teodoro Arriens, quien, con fecha 3 de agosto, participó al Ministerio el término de aquéllos.

CAPITULO XII

Ferrocarril de La Guaira á Caracas

En el trascurso de los años de 1907 y 1908, y tanto en lo relativo al tráfico como en lo concerniente á la conservación y mejora de la línea, la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas, ha sido consecuente con sus actos anteriores, reveladores de una actividad inteligente en la administración de la Empresa, y del propósito de cumplir los compromisos contraídos con el Gobierno y con el público.

En el Informe dirigido á este Despacho por el actual Administrador señor Harry Almond, (Documento número 166) se hace mención de varias importantes innovaciones introducidas en la línea, tales como ensanche de la vía, aumento de desagües, ensanche de curvas y cambio de rieles, mejorándolos. Las páginas siguientes (del número 180 al 189), contienen la cuenta y relación del movimiento de pasajeros, y estado de las entradas y salidas, en los años mencionados

Gran Ferrocarril de Venezuela

Faltaría á un deber de justicia, si al tratar, en la cuenta que os presento de esta Empresa ferrocarrilera, la más extensa de la República, escatimara el encomio que merece su labor, encaminada siempre, desde su fundación, á su mejoramiento y progreso, que involucran el mejor servicio del público, y el buen nombre y crédito de su idónea Dirección.

Por los informes y cuadros correspondientes á los años que abarca esta Memoria, veréis que aquélla no desmaya en el propósito de introducir mejoras de todo orden, á pesar de que el producido no es halagador, por circunstancias no achacables ni á ella ni al Gobierno, y contra las cuales lucha, con loable tenacidad é inteligencia.

Ferrocarril Bolívar

Por el informe y cuadros enviados á este Despacho por la "The Bolivar Railway Company Limited," contenidos en las páginas del número 129 al 214, os impondréis de todo lo relativo á la marcha regular de esta Empresa.

Ferrocarril Central de Venezuela

Como se os dijo en Memorias anteriores, la Compañía que representa este ferrocarril no cumplió el último compromiso contraído de terminar en fecha dada la línea hasta Santa Lucía, para cuyo fin el Gobierno la ayudaba con el líquido producto de una cantidad de cuatro millones de bolívares (B 4.000.000) en bonos del Empréstito Venezolano de 1896, que al efecto le entregó. Esta falta implica, según la letra del contrato respectivo, un derecho que el Gobierno obtuvo de ser acreedor de la Compañía por una suma igual á la que fuera necesaria para concluir el ferrocarril hasta Santa Lucía, pero que no podía pasar de B 4.000.000.

El Gobierno ha reclamado de la Compañía el reconocimiento efectivo de esa acreencia, que, de acuerdo con lo estipulado, afecta preferentemente la línea del ferrocarril y su equipo; pero aquélla, alegando pretextos vanos, ha hecho hasta ahora infructuosas las intimaciones del Gobierno para el reconocimiento. No obstante su legítimo derecho, el Gobierno, sin renunciar á él, ha aplazado su reclamo para atender con preferencia á las necesidades de los pueblos que ha de enlazar la línea y que necesitan urgentemente un medio fácil de trasporte para sus producciones, y ha convenido en que la Compañía emprenda trabajos que, según élla, darán por resultado el pronto término de la obra hasta Santa Lucía. Es de advertir, que la Empresa, sin el debido conocimiento y consentimiento del Gobierno, inauguró desde 1907 un ensayo de tracción de trenes por sistema eléctrico; sistema éste que, aunque lo tiene todavía en práctica, como lo veréis en los informes anuales que se le han pedido para ilustrar esta Memoria y que corren entre los documentos de élla, no ha sido aprobado por el Gobierno; pues los compromisos contraídos por la Compañía en sus contratos, son de ferrocarril á vapor, y es, basado en la integridad de esos contratos, sin ninguna alteración, de donde el Gobierno deriva sus derechos

Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia

Por el informe de la Empresa de este Ferrocarril, que entre los documentos de la cuenta lleva el número 176, os impondréis de los trabajos hechos por aquélla, para mejora de la línea, en los años de 1907 y 1908; así como del movimiento que en las mismas fechas ha tenido el ramo de su explotación.

El Gobierno no estima suficientes los expresados trabajos para levantar la obra del ferrocarril al grado de importancia que por su contrato y demás condiciones reclama, como se os puso de manifiesto en la última Memoria de este Ministerio; y está dando los pasos conducentes á que la Compañía, de acuerdo con sus compromisos, proceda á poner la línea y su equipo en el estado que requiere el capital que aspira á representar y sobre el cual paga la Nación un interés de 5 p§ anual.

Las cuentas de la explotación de la vía férrea han sido presentadas por la Compañía, y corresponden hasta hoy á los años 1903 á 1907; pero como todas éllas adolecen de un error sustancial de apreciación en los gastos, por parte de la Compañía, que ataca los intereses de la Nación, y que aquélla pretende sostener en contra de toda idea racional, el Gobierno les ha negado su aprobación mientras no sean debidamente esclarecidos los puntos á que aquel error se contrae.

Gran Ferrocarril de La Ceiba

Por el informe y cuadro correspondientes á los años de 1907 y 1908, que la Compañía explotadora de esta línea envió al Ministerio, os impondréis de que nada ha alterado la regularidad tradicional en su Administración, de la que ya se ha hecho mérito en las Memorias dirigidas al Congreso por mis antecesores.

El documento á que he hecho referencia va marcado, en la sección respectiva, con el número 173.

Gran Ferrocarril del Táchira

El documento marcado con el número 174 y los cuadros que le siguen, dan idea de la marcha progresiva de esta Empresa, cuyo por-

venir es halagüeño, por la feracidad de la zona en que desenvuelve su actividad y por el espíritu de expansión positivamente beneficioso de sus Administradores, que tiende á crear nuevas industrias en su radio de acción, á la vez que á producir, como en efecto los produce, proventos halagadores para el capital.

Ferrocarril de Carenero

El documento número 175, que veréis en la sección respectiva, contiene la nota dirigida á este Despacho por el Administrador del Ferrocarril á que se contrae esta parte de mi exposición.

En seguida de la nota hallaréis los cuadros á que alude. (Páginas 246, 247 y 248).

Ferrocarril de Maiquetía á Macuto

Hasta la fecha de la última comunicación del Inspector de este Ferrocarril al Ministerio, estaba en construcción una nueva línea de La Guaira á Maiquetía, desviando la línea primitiva, y levantándola. (Documento número 177).

Ferrocarril Nacional de La Vela á Coro

Organizada la Administración de esta Empresa, y provista la obra de todo lo necesario para el despacho y contabilidad de sus oficinas, el General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, dispuso la erogación de B 8.000 para las reparaciones más urgentes, en el enrielado, puentes, terraplenes, etc. (Documento número 178).

Circulares

Con fecha 2 de marzo del año en curso, dirigí á las Empresas ferrocarrileras una circular, que hallaréis entre los documentos de esta Memoria, marcada con el número 179, respecto á revisión de sus tarifas.

Hasta hoy sólo la Empresa del Ferrocarril de La Ceiba ha alterado su tarifa, rebajándola.

Anteriormente, en 27 de enero, me dirigí en la misma forma de circular á los Presidentes de los Estados, excitándolos á enviar á este Despacho, un informe suscinto de las principales vías de comunicación, ya fueran carreteras ó caminos de recuas, existentes en el Estado, expresando su estado, los pueblos que enlazan, las mejoras de que fueran susceptibles y demás circunstancias pertinentes al propósito de su mejoramiento.

Ley Reglamentaria de las Obras Públicas

Al concluir esta parte de la exposición, correspondiente á la Sección de Vías de Comunicación y Acueductos, juzgo de oportunidad insertar la Ley Reglamentaria de las Obras Públicas, elaborada por el Director de dicha Sección, señor Rafael R. Alvarez, y sometida, en proyecto, á la consideración del Gobierno Nacional.

Previo el estudio é informe favorable de la Junta nombrada al efecto, con fecha 10 de febrero del año en curso, fue puesta en vigencia por Decreto Ejecutivo de 15 de abril próximo pasado.

Fruto de un estudio concienzudo de este ramo de la Administración Pública, y de inteligente laboriosidad, es la Ley á que consagro estas líneas.

GENERAL J. V. GOMEZ,

ENCARGADO CONSTITUCIONALMENTE DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA,

Considerando:

Que la dirección, construcción y administración de las Obras Públicas, necesitan una Ley Reglamentaria que las organice,

Decreto:

CAPITULO I

Obras públicas

Artículo 1º Las obras públicas se harán por Administración ó por contratos debidamente autorizados por el Ejecutivo Federal y se dividen en nacionales y de interés nacional.

Artículo 2º Las obras públicas nacionales son las siguientes y se subdividen así:

(a) *De necesidad pública:*

Carreteras, caminos, acueductos, distribución de aguas por tubería general y de fuentes públicas y pozos artesianos.

(b) *De comodidad y utilidad pública:*

Edificios para los distintos ramos de la administración pública, puentes, canalización y limpia de ríos, muelles, faros, astilleros y malecones.

(c) *De ornato público:*

Monumentos, estatuas y la ornamentación y decoración de edificios, etc., y obras municipales que crea conveniente el Ejecutivo Federal construir, como calles, plazas, alamedas, jardines públicos, etc.

Artículo 3º La construcción de las obras á que se refiere el artículo anterior, podrá, en algunos casos, hacerse por contrato celebrado con el Gobierno Nacional, con fondos del Tesoro público; pero nunca con fondos de particulares á título oneroso.

Artículo 4º Las obras de interés nacional y que contratadas pueden ser explotadas por particulares, las comprenden: los ferrocarriles, los tranvías de vapor, electricidad y de tracción de sangre ó animal, los cables aéreos de trasporte, los túneles de comunicación directa, los elevadores al vapor y otras que puedan asimilárseles. Esto no impide que el Gobierno pueda hacer por su sola cuenta cualesquiera de estas obras por motivos de conveniencia pública.

Artículo 5º Las obras públicas nacionales correrán bajo la administración directa del Ministerio del ramo, el que se entenderá para ella con los ingenieros ó inspectores especiales encargados de la construcción; y serán inspeccionados por los ingenieros del Despacho cuantas veces lo ordene el Ministro, á quien rendirán un informe escrito del estado en que aquellas se encuentren, con expresión de las faltas que, á su juicio, noten en la ejecución de los trabajos.

§ único. La dirección científica de toda obra pública debe estar á cargo únicamente de ingenieros titulares.

Artículo 6º También podrá confiarse la administración de cualquiera obra pública, á Juntas de Fomento, compuestas de tres ó más miembros de libre nombramiento del Ejecutivo Federal, si así lo juzgare éste conveniente, las que procederán en

un todo conforme con lo dispuesto por este Decreto y con las órdenes ó disposiciones ulteriores que les trasmita el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 7º Toda obra pública nacional que vaya á construirse en totalidad, deberá someterse previamente á licitación, en todo ó por partes. En esta licitación se admitirá á todos los que comprueben ser competentes en el ramo objeto del trabajo, por sí mismos ó por disponer de personal científico apropiado; pero en este caso el licitador se obligará á emplear ese personal, ó á sustituirlo con otro igualmente competente, á juicio del Ministerio.

Artículo 8º En los casos de licitación de que habla el artículo anterior se expresará también, el objeto de la obra, el lugar donde ha de construirse y el máximum de la suma que el Gobierno puede destinar para su ejecución, si fuere un edificio ó un monumento.

Artículo 9º Estas licitaciones que sólo serán para las obras de arte, como edificios, monumentos, ornamentación, decoración puentes, etc., estarán sometidas á lo dispuesto en el artículo 27 de este Decreto y á las reglas y condiciones que para el efecto dé y exija el Ministerio de Obras Públicas, en cada caso, siendo de estas últimas, como indispensable, la caución real ó personal que á satisfacción del Gobierno deberá prestar el agraciado, quien será el Director de la obra, aprobado que sea el presupuesto y planos respectivos.

Esta caución será en resguardo del exacto cumplimiento de los compromisos que por su proposición aceptada haya contraído el agraciado, la que no podrá ser menor de un 20 p% del valor total de la obra cuya ejecución se le va á confiar.

Artículo 11. La expresada caución responderá efectivamente en todo ó en parte, de la buena ejecución de los trabajos de que es solidaria, y se le cancelará al interesado al quedar la obra concluida conforme á los planos y á satisfacción del Gobierno.

Artículo 12. Los trabajos de construcción de carreteras, caminos y acueductos y todos aquellos que puedan por su naturaleza asimilárseles, serán de preferencia sometidos á licitación en las partes en que haya de construirse alguna obra de arte, ó si por juzgarse más económico, convenga someter á ella una ó más secciones de movimiento de tierra, previa consulta de la Junta, del ingeniero ó del encargado, al Ministerio de Obras

Públicas y siempre de acuerdo con la asignación semanal ó quincenal que para aquellos trabajos reciben.

Artículo 13. Cuando los trabajos que hayan de ejecutarse fueren únicamente de reparación de una obra ya construida, sólo se presentará al Ministerio un presupuesto minucioso de ellos, para que, previo el estudio consiguiente y hechas las modificaciones que hubiere lugar, sea debidamente aprobado. Estos presupuestos por pequeños que sean deberán tener como requisito indispensable, el conforme de uno de los Ingenieros Jefes de la Sala Técnica del Ministerio.

Artículo 14. Los trabajos de reparación de edificios que comprendan obras de distinta naturaleza, no serán sometidos á licitación, sino en el caso de que entre ellas hayan algunas de una misma especie, que reunidas, puedan someterse á unidades métricas, y así, la licitación será únicamente para estas últimas.

Artículo 15. En los trabajos de urgente é inmediata reparación en que por su naturaleza y condiciones no pueda precisarse antes el número, calidad y valor de las obras que hayan de hacerse, y éstas, á juicio del Ministerio, no excedan de B 5.000, no se hace necesario el previo presupuesto, y el Ministerio podrá ordenar su ejecución por medio de una resolución en que se exprese que las entregas de fondos se harán de conformidad con el valor de los trabajos que se vayan ejecutando, cargando aquéllos á la cuenta de la obra que los ocasiona. No obstante, se impone el deber de hacer la relación general de los trabajos al terminarse éstos, con sus precios correspondientes, para agregarla al expediente respectivo, y para la Resolución aprobatoria del gasto.

Artículo 16. Los trabajos públicos que aún en el caso del número anterior, excedan de B 5.000 y que se hagan sin un presupuesto fijo, debidamente aprobado por el Ejecutivo Nacional, aparejan responsabilidad para quien haya ordenado su ejecución.

§ único. Se exceptúan de esta disposición los trabajos de reparación ó conservación de Carreteras y Caminos, los cuales pueden hacerse por medio de asignaciones semanales ó quincenales; pero siempre autorizados por una Resolución que las ordene, y al concluirse aquellos, por la final, aprobatoria del gasto total y de la cuenta.

Artículo 17. Si después de decretada una obra, con la aprobación de los planos y presupuestos levantados para élla, se presentaren dificultades, no previstas, que se opongan á su ejecución

de conformidad con aquellos, los ingenieros encargados de la construcción están en el deber de participarlo inmediatamente así, por escrito, al Ministerio de Obras Públicas, con las modificaciones que para salvar dichas dificultades se requieran, á fin de que sean consideradas por el Gobierno y aprobadas por resolución especial, si las juzgare justas.

Artículo 18. En las obras públicas que se ejecuten y que, llegado el caso prescrito en el artículo anterior, ó por innovaciones introducidas en el proyecto de la ejecución, no se hayan llenado oportunamente las formalidades á que él se contrae, las alteraciones en el precio común de las obras ó el aumento de éstas debidas á cualquier causa, no tendrán fuerza legal en los casos de responsabilidad de que trata el artículo siguiente, para representar jurídicamente el exceso de valor en las alteraciones de precios de unidad ó el valor invertido en el aumento de obras.

Artículo 19. Los ingenieros ó encargados de la ejecución de obras públicas, y las Juntas de Fomento administradoras asumen la responsabilidad de los trabajos que se ejecuten en las obras á su cargo y de las sumas empleadas en ellos.

Artículo 20. La distribución de los trabajos en las obras públicas se hará de modo que el costo de ellos no exceda de la porción semanal ó quincenal que acuerde el Ejecutivo para cada una de aquellas, porque no serán admitidas por el Ministerio de Obras Públicas liquidaciones ó acreencias por trabajos ejecutados, compra de materiales, etc., si por algún motivo hubiere que paralizar los trabajos de una obra antes de su conclusión definitiva, y la porción semanal ó quincenal correspondiente no bastare á cubrir los gastos hechos últimamente en ella.

Artículo 21. Las Juntas de Fomento ó encargados especiales de la construcción de una obra, serán solidariamente responsables de los intereses que pueda comprometer la infracción del artículo anterior; salvo el caso de que algunos de los trabajos haya necesitado usar materiales de gran precio y ejecutarse al par de los demás.

Artículo 22. Las Juntas de Fomento ó encargados especiales, no podrán conceder grandes ajustes; cuando convenga dar éstos, será en pequeñas porciones, distribuidas entre varios obreros y calculadas de modo que puedan ejecutarse en una semana y pagarse en totalidad con la asignación que en ella tenga acordada la obra.

Artículo 23. La medida oficial para los trabajos de las

obras públicas, ya sea lineal, cuadrada ó cúbica, es la métrico decimal.

Artículo 24. Cada vez que el Gobierno lo crea necesario mandará á las obras públicas inspectores especiales para examinar el estado de ellas, y en este caso, las Juntas, ingenieros, encargados, empresarios ó contratistas, pondrán á disposición de dichos empleados los libros, cuentas, herramientas, materiales y todo lo que esté á su cargo y les darán todos los informes que éllos pidan para el mejor desempeño de sus comisiones.

Artículo 25. Por resoluciones especiales que dictará el Ministerio de Obras Públicas, se reglamentarán los diferentes casos de economía que en la ejecución y administración de las obras puedan presentarse, según la localidad en que se construyan ó para salvar dificultades que extraordinariamente surjan en la práctica.

CAPÍTULO II

Planos y Presupuestos.

Artículo 26. No podrá darse principio á ninguna obra pública nacional ó de interés nacional, sin que antes se hayan sometido á la consideración del Gobierno por el órgano del Ministerio de Obras Públicas y debidamente aprobados, los planos y presupuestos de que tratan los artículos siguientes:

Artículo 27. Cuando la obra sea de arte deberán presentarse los planos y documentos que siguen:

1º Plano de la planta de todo el edificio.

2º Plano de la fachada ó plano de la elevación.

3º Planos de cortes trasversales y longitudinales.

4º Una memoria que contenga la descripción general de la obra, los pormenores de construcción y ejecución y la naturaleza de los materiales que deban emplearse.

5º Un presupuesto minucioso de toda la obra en relación con los planos y memoria presentados.

Artículo 28. Si la obra fuere una carretera ó un acueducto, se presentarán los planos y documentos siguientes:

1º Un plano general del trazado, con expresión de los terrenos á uno y otro lado de la línea.

2º Un plano del perfil longitudinal de la obra, con indicación

clara de las pendientes, banqueos, terraplenes y obras de arte que hayan de ejecutarse.

3º Los planos de perfiles trasversales que fueren necezarios.

4º Una colección de planos de cortes y elevaciones de las obras de arte que deban construirse.

5º Una memoria descriptiva de la dirección general de la línea, expresando los motivos que la han hecho adoptar y los beneficios que de ella reporten los lugares vecinos, y en que se discutan las cuestiones de administración y economía relativas al proyecto.

6º La descripción de los trabajos que vayan á ejecutarse, indicando la organización que se crea más conveniente darles y los materiales que deban emplearse en las obras de arte.

7º Un presupuesto del costo general de la obra redactado minuciosamente de acuerdo con los planos y documentos anteriores.

Artículo 29. Para los ferrocarriles, cables aéreos, tranvías de vapor, etc., se observarán además de estas disposiciones las prescritas, según el caso, por la ley de ferrocarriles vigente.

Artículo 30. La escala de los planos exigidos, será por lo menos, de 0^{m}01, por metro, para máquinas y obras de carpintería, cortes y elevaciones de obras de arte y perfiles trasversales; y de 0^{m}0002, por metro, para los perfiles longitudinales.

§ único. Cuando los perfiles longitudinales de la obra tengan mucha extensión y fuere por tanto necesario hacer el trazado sobre varios metros de papel, se presentará además un plano pequeño en escala convencional, con el único objeto de presentar á un solo golpe de vista el desarrollo del proyecto.

Artículo 31. En los presupuestos de trabajos de carpintería se indicará la naturaleza, calidad, dimensiones y escuadrías de las maderas que han de emplearse y se incluirán muestras de cada una de ellas.

Artículo 32. En los presupuestos de los trabajos de arte, deben considerarse: el valor de los materiales puestos en el lugar donde se haya de construir la obra, teniéndose en cuenta la inutilización de éstos en su empleo, y el valor de la mano de obra. Para los gastos no previstos, inutilización y reparación de herramientas y utensilios, no podrá presuponerse más de la veintava parte del valor de la mano de obra.

Artículo 33. Los presupuestos, en que se expresen las me-

didas de los trabajos que han de ejecutarse en sus distintas especies, con su unidad de precio á todo costo, es decir: incluyendo materiales y mano de obra, y del mismo modo, las obras de otro género que se acostumbra expresar por su número, son también aceptables, previas las modificaciones que de su examen puedan resultar y según la clase y naturaleza de los trabajos ó la conveniencia en la ejecución. Para estos trabajos á todo costo no habrá gastos de herramientas, útiles y enseres por parte del Gobierno.

Artículo 34. Para los gastos de exploraciones y levantamiento de planos, presupuestos, etc., el Ejecutivo Nacional, fijará la suma que estime conveniente al nombrar el ingeniero que ha de hacerlos.

Artículo 35. Se establece el 5 p$\frac{0}{0}$, como máximum de la pendiente general que deba darse á las carreteras que se construyan en el país.

Artículo 36. Solamente para salvar obstáculos insuperables de los terrenos ó para lograr economías de consideración, y todo eso en trayectos muy cortos, será permitido llegar á una pendiente de 6 á 7 p$\frac{0}{0}$.

Artículo 37. La forma del firme de toda carretera, será un arco de círculo, cuya flecha sea de $\frac{1}{50}$ del ancho de dicho firme.

Artículo 38. Cuando por motivos muy especiales del terreno no fuere posible dar estricto cumplimiento á las disposiciones anteriores, el ingeniero hará constar los motivos poderosos que á ello lo obligan, en la Memoria que debe presentar junto con los planos y presupuestos, para la conveniente resolución del asunto por el Ejecutivo Federal.

Artículo 39. Después de ser examinados par el Ministerio de Obras Públicas y aprobados por el Ejecutivo Federal, los planos y presupuestos de una obra decretada ó por decretar, el Gobierno, al ordenar su ejecución, fijará por resolución especial el lapso en que deba llevarse á término y distribuirá en porciones mensuales el monto del presupuesto general, que recibirán los ingenieros, juntas ó encargados especiales, por quincenas ó semanas anticipadas ó vencidas, según convenga, de la oficina que el Gobierno fijare al efecto.

Artículo 40. Copia de los planos y presupuestos aprobados por el Ejecutivo, se remitirá á las Juntas ó encargados de la ejecución de las obras, al hacerse el nombramiento de ellos, para

que los trabajos se ejecuten en un todo conformes con dichos documentos.

Artículo 41. Para que la porción correspondiente á cada quincena ó semana de que habla el artículo 39, sea entregada á quien corresponda, es preciso que las Juntas ó encargados de las obras presenten al Ministerio de Obras Públicas, con anticipación, ó á la oficina de donde deba emanar el pago, un presupuesto detallado, de la inversión que ha de darse á la mencionada porción, de conformidad con las obras que al efecto vayan á ejecutar del presupuesto general.

Artículo 42. Un duplicado de este presupuesto quincenal ó semanal se remitirá al Ministerio de Obras Públicas, cuando el pago se haga por alguna oficina de aduana ó agencia de fondos públicos.

Artículo 43. Para que los planos y presupuestos de una obra tengan validez legal, deberá expresarse en la Resolución que ordene la ejecución de la obra á que correspondan, la cláusula de su aprobación y anotar al pie de cada uno de ellos la fecha de ésta con la autorización correspondiente.

CAPÍTULO III

Personal de las Obras Públicas

Artículo 44. Las Juntas de fomento, ingenieros, encargados especiales, contratistas, inspectores, aparejadores, oficiales, caporales y peones, constituyen el personal de las Obras públicas en actividad y dependen todos del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 45. El nombramiento de las Juntas, ingenieros ó inspectores, corresponde exclusivamente al Ejecutivo Federal. La elección de los aparejadores, caporales y demás personal de fábrica, pueden hacerla las Juntas de fomento ó ingenieros encargados, con la aprobación del Ministerio.

Artículo 46. Cada aparejador tendrá á sus órdenes, por lo menos, en los trabajos ordinarios de arte, ocho oficiales de primer orden, veinte de segunda y doce de tercera.

§ único. El Ejecutivo Federal, siempre que se trate de ornamentación de edificios ó de otros casos especiales, se reserva modificar la distribución anterior, conforme á las exigencias de

cada caso, previa solicitud razonada de las Juntas ó del ingeniero, al Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 47. Cada aparejador y sus oficiales podrán tener á su disposición los peones y muchachos que fueren indispensables para el trabajo. Si el aparejador no pudiere vigilar dichos peones y muchachos, se nombrará para ellos un caporal; pero éste no podrá tener á su cargo ni menos de doce peones ni más de veinte. Para los veinte peones no puede haber más de doce muchachos.

Artículo 48. En la ejecución ordinaria de las demás obras que no sean de arte, para cada veinte peones habrá un caporal.

De las Juntas de Fomento

Artículo 49. Las Juntas de Fomento, una vez constituidas, asumen la responsabilidad de la buena ejecución de los trabajos cuya administración se les confía y de las sumas que reciban para ellos del Tesoro Nacional.

§ único. Los actos de la Junta no tendrán validez ni carácter oficial, sino después de haber participado al Ministerio de Obras Públicas su instalación, conforme á la Ley.

Artículo 50. Para la contabilidad y despacho de oficina, las Juntas de Fomento tendrán un Secretario Contador, que no sea de su seno ni tenga voto en las deliberaciones.

Artículo 51. Son atribuciones de las Juntas de Fomento:

1ª Elegir de entre sus miembros la persona que deba presidirla y la que deba desempeñar las funciones de Tesorero.

2ª Proponer al Gobierno el empleado que deba servir la plaza de Secretario Contador.

3ª Inspeccionar por sí la ejecución de los trabajos, debiendo dividirse sus miembros en comisiones para la inspección y dar parte oportuno al Ministerio de las faltas que notaren en la dirección y ejecución de aquellos, que tiendan á perjudicar la marcha administrativa y económica de la obra.

4ª Reunirse en sesiones ordinarias una vez por lo menos en cada semana.

5ª Levantar en cada sesión el acta sobre los puntos de que se haya tratado y remitir copia duplicada de ella al Ministerio de Obras Públicas.

6ª Distribuir, de acuerdo con el ingeniero ó el inspector,

los trabajos de la quincena ó semana, de modo que el costo de ellos no exceda de la porción presupuesta por el Gobierno.

7ª Pasar en términos claros y precisos al Ministerio de Obras Públicas, un informe, también duplicado, de los trabajos hechos en cada quincena, á contar de 1º á 15 y de 16 á último de cada mes. En este informe deben expresarse las medidas exactas de los trabajos ejecutados.

8º Remitir quincenalmente al Ministerio el movimiento general de la obra en la forma que expresa el cuadro marcado con el número 1º, el cual se compone de 6 secciones que arrojan los siguientes datos :

Sección 1ª El personal ocupado en la quincena, el sueldo mensual ó jornal que devenguen, lo pagado en ella y el total de lo invertido en ese ramo.

Sección 2ª La compra de herramientas y utensilios, su consumo, y la existencia para la próxima quincena.

Sección 3ª La compra de maderas, su inversión, y la existencia que de ellas quede para la prosecución de los trabajos.

Sección 4ª Que se divide en dos piezas : una, que comprende los materiales de alfarería, y otra, los demás de albañilería, etc. En ambas debe demostrarse la compra, consumo, existencia y precios.

Sección 5ª Los trabajos ejecutados, por medidas ó por unidades, según su clase, totalizándose los de la quincena á que el cuadro se refiere con los anteriores.

Sección 6ª El movimiento de caja por el sistema de centralización ; totalizándose los asientos de la quincena con los anteriores, de modo que el ultimo cuadro presentado venga á dar el total de lo entregado para los trabajos y el de lo que en estos se haya invertido.

9ª Enviar al Ministerio de Obras Públicas, los documentos originales que comprueben las erogaciones de la quincena, acompañados de una relación, duplicada, del ingreso y egreso de la Caja, en la forma que expresa el modelo marcado con el número 2º

10ª Formar, de acuerdo con el ingeniero ó el inspector, una tarifa de precios de los respectivos trabajos que hayan de darse por ajuste y remitir copia de ella al Ministerio para su aprobación.

Artículo 52. El presupuesto quincenal, cuadro y relación de que tratan los artículos anteriores, deberán ser firmados

por el Presidente, el Tesorero y el Secretario contador. Los comprobantes de la cuenta deben ser girados contra la Caja de la Tesorería de la obra, con el "Páguese" del Presidente de la Junta y con las estampillas de Instrucción Pública correspondientes al valor de cada uno de ellos, sagún la ley, ostensiblemente inutilizadas.

Artículo 53. Todos estos documentos se remitirán al Ministerio de Obras Públicas junto con el informe de que trata el artículo 51, atribución 7ª, precisamente en los tres días siguientes á aquel en que se venza la quincena á que ellos se refieran.

Artículo 54. Cuando haya varias obras á cargo de una misma Junta, tanto el presupuesto como la relación de ingreso y egreso, el informe y cuadros pedidos, serán formados con relación á cada obra, por separado y remitidos al Ministerio, con oficios distintos.

Del Secretario Contador

Artículo 55. Son deberes del Secretario Contador, además de los que por la naturaleza de su empleo le corresponden:

1º Llevar la cuenta de Caja de la Tesorería de la Junta en la forma que expresa el modelo marcado con el número 2º

2º Llevar en libro por separado la entrada y salida de cada uno de los ramos que componen las Secciones 2ª, 3ª y 4ª del modelo número 1º, en la forma que en él se expresa y la totalización de los trabajos ejecutados, en un todo igual al sistema que establece la Sección 5ª del mismo cuadro.

3º Llevar nota diaria del alta y baja del personal de la obra, á fin de que ésta sirva de base á la Sección 1ª de dicho cuadro.

De los Ingenieros de obras

Artículo 56. Son deberes de los ingenieros de obras:

1º Permanecer en el lugar donde se hagan los trabajos, no pudiendo ausentarse de él sin el correspondiente permiso del Ministro de Obras Públicas.

2º Cuidar de que los trabajos se ejecuten de acuerdo con las prescripciones de la ciencia y de conformidad con los planos y presupuestos aprobados por el Gobierno.

3º Pasar quincenalmente al Ministerio de Obras Públicas y á

las Juntas, en las obras que las tuvieren, un informe circunstanciado de los trabajos ejecutados en la quincena, que en este último caso servirá á las Juntas de base al que deben enviar al Ministerio con sus cuentas quincenales.

Artículo 57. Cuando la obra que se construya no tenga Junta de Fomento, sino esté á cargo de un ingeniero ó inspector especial, estos empleados cumplirán en todas sus partes lo ordenado á las Juntas, en lo que se relaciona con la parte administrativa, entendiéndose directamente con el Ministerio de Obras Públicas.

§ único. En las obras que se ejecuten con un presupuesto dado, por ingenieros ó encargados que no ganan sueldo, no están éstos obligados á la rendición de cuentas ; basta la entrega fiel de todas las obras parciales enumeradas en el presupuesto.

De los Inspectores

Artículo 58. Son deberes de los inspectores :

1º Permanecer en el lugar donde se ejecuten los trabajos, no pudiendo ausentarse de él sin previo permiso del Ministro de Obras Públicas, quien en este caso designará la persona que deba hacer sus veces interinamente.

2º Instruir á los empleados subalternos en los deberes que se les impone por este Decreto y por el Reglamento especial de fábrica que se adopte con la aprobación del Gobierno.

3º Fijar tareas ó ajustes á los peones por medio del aparejador ó del caporal, en defecto de aquél, y de acuerdo con la tarifa que al efecto se haya formado.

4º Correr con la contabilidad y recibo de materiales, herramientas y demás utensilios, á cuyo efecto, podrá tener en los trabajos de mucha magnitud uno ó más ayudantes, con la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, quien les fijará el sueldo.

5º Llevar nota diaria, en nómina, de los oficiales, caporales y peones que hubieren trabajado en la obra. A este efecto, pasará lista en la mañana y tarde de cada día, para imponerse de las faltas que ocurran y hacer las anotaciones correspondientes. De esta lista pasará copia cada dos días al Ministerio y á las Juntas para su conocimiento, con las observaciones del caso.

6º Pasar así mismo al Ministerio y á las Juntas una relación

quincenal de los materiales, herramientas y útiles comprados, de los consumidos y de los que queden existentes para la prosecución de los trabajos en la próxima quincena.

7º Cuidar de que los aparejadores y caporales, cumplan con los deberes que les están señalados.

De los Aparejadores y Caporales

Artículo 59. Son deberes de los aparejadores y caporales, en cada caso :

1º Distribuir los trabajos y las tareas ó pequeños ajustes, fijados por el ingeniero ó el inspector, por medidas determinadas, cuadradas, cúbicas ó lineales y vigilar sobre el modo como deban ejecutarse, de conformidad con las instrucciones dadas al efecto por el ingeniero ó el inspector.

2º Pasar lista diaria, todas las tardes, al personal que esté á su cargo y dar copia de ella al inspector, para que sea revisada por éste. En dicha lista deberá expresarse la alta y baja ocurrida en el día y lo que cada uno hubiere devengado, con el fin de que sirva de base á la que el inspector debe enviar al Ministerio ó á las Juntas.

CAPÍTULO IV

Sueldos, jornales y honorarios por mensuras y avalúos

Artículo 60. Los sueldos de los ingenieros é inspectores los fijará el Ejecutivo Federal al hacerse el nombramiento de dichos empleados.

Artículo 61. El sueldo del Secretario Contador de las Juntas, que no excederá nunca de B 200 mensuales, como máximum, será fijado por el Ministerio de Obras Públicas, de conformidad con la magnitud y movimiento de los trabajos de la obra.

Artículo 62. El jornal de los aparejadores, artesanos, caporales, peones y muchachos, será el acostumbrado en cada localidad ; pero en ningún caso podrá exceder del que se expresa á continuación :

Para los aparejadores	B 10
" " Oficiales de 1er. orden	8
" " " " 2º "	6
" " " " 3er. "	5

Para los Caporales..... 6
" " Peones..... de B 3,50 á 4
" " Muchachos..... de 1,50 á 2

Artículo 63. Caso de que á juicio de cualesquiera de las Juntas ó de los ingenieros encargados, fuere necesario aumentar á algún obrero el salario determinado, se pedirá la autorización al Ejecutivo Federal, dando un informe razonado sobre la materia; pero mientras no sea aprobado dicho aumento no podrá llevarse á efecto.

Artículo 64. Por los avalúos y mensuras que hayan que practicar las Juntas ó ingenieros especiales, no se pagará como honorario más del medio por ciento del valor total que resulte del avalúo, etc., si á juicio del Ministerio dicho valor total es equitativo.

CAPÍTULO V

Compra de materiales

Artículo 65. El Ejecutivo Federal, por el órgano del Ministerio de Obras Públicas, fijará, cada vez que lo crea oportuno, el máximum del precio á que deben pagarse los materiales de construcción.

Artículo 66. La compra de piedra, arena, cal y otros materiales de su especie, así como el movimiento de tierra, se hará por medidas legales y nunca por cantidad indeterminada, como una carretada, un barril, etc., á menos que sean materias importadas.

CAPÍTULO VI

Obras nacionales y de interés nacional por contratos

Artículo 67. Todo contrato que se celebre para la construcción de cualquiera obra nacional ó de interés nacional, se hará conforme á lo dispuesto en el presente Decreto.

Artículo 68. El Gobierno, si lo juzgare conveniente á los intereses del país, podrá contribuir con alguna suma para la construcción de obras por contrato; pero no garantizará ningún interés sobre los capitales que en ella se inviertan. Asimismo, no aceptará ningún reclamo que con el carácter de indemnización por daños y perjuicios se le haga, por causas de fuerza mayor, tales

como : incendios, inundaciones, epidemias, huracanes, movimientos terráqueos, etc., etc., por ser estos casos agenos á la previsión y á la voluntad del hombre.

Artículo 69. En los contratos que se celebren para la construcción de obras nacionales ó de interés nacional, que deben estar ajustados en su letra y forma á lo prevenido por las leyes de la materia y tener en su cuerpo todas las cláusulas establecidas para los documentos de esa naturaleza, se establecerá como cláusula indispensable una condición resolutoria expresa, á fin de que el contrato quede resuelto de pleno derecho, si vencido alguno ó algunos de los plazos estipulados, el contratista no hubiere dado cumplimiento á los compromisos por aquél contraídos. Además, se estipulará una pena pecuniaria por falta de cumplimiento.

§ único. No se estipularán prórrogas para el plazo fijo de dar comienzo á los trabajos de una obra contratada. Las prórrogas que en este caso se concedan, serán á juicio, exclusivamente, del Gobierno Nacional, y por causas de fuerza mayor debidamente justificadas.

Artículo 70. El Ejecutivo Nacional, si lo juzgare conveniente, puede conceder á las Compañías ó Sindicatos á quienes se quiera traspasar un Contrato, nuevos plazos para la presentación de planos, etc., y para el comienzo de los trabajos, si los estipulados en la concesión estuvieren al vencerse en la época del traspaso de ésta á su favor. A este efecto, deberán solicitar aquéllos la anuencia del Gobierno antes de que se verifique el traspaso.

Artículo 71. Sólo las Compañías ó Sindicatos debidamente constituidos y acreditados ante el Gobierno Nacional ó algún capitalista cuyo crédito como tal baste por sí sólo para garantizar la ejecución de la obra, serán tenidos jurídicamente como partes contratantes en las controversias que puedan suscitarse con motivo de sus respectivas concesiones.

Artículo 72. Si por virtud de contrato celebrado para la construcción de una obra de interés nacional, la Compañía concesionaria empezare los trabajos antes de ser considerada la concesión por el Congreso Nacional y éste le negare su aprobación, la empresa contratista quedará de hecho sujeta á lo que dispone la Ley de 14 de agosto de 1905, sobre la materia.

Artículo 73. En todo contrato que se celebre después de la vigencia de este Decreto, la cláusula que trate del traspaso de la concesión, *que en ningún caso podrá ser á Gobierno extranjero,*

tendrá la siguiente invariable forma: *Este contrato no podrá ser traspasado sin permiso del Gobierno Nacional, para que en vista de las formalidades que para el caso y de acuerdo con las leyes se hubieren llenado, dé su aprobación ó improbación.*

Artículo 74. Como lo dispone el artículo 124 de la Constitución Nacional, todo contrato que celebre el Gobierno Nacional, ó quien haga sus veces, sea cual fuere su naturaleza y aunque no tenga la cláusula ordenada por la ley, de que, "las dudas y controversias que puedan suscitarse con motivo de su ejecución sean resueltas por los Tribunales de la República conforme á sus leyes y que en ningún caso y por ningún motivo puedan ser causa de reclamaciones internacionales," está de hecho sujeto á esta cláusula con la misma fuerza legal que si la tuviera especialmente estipulada en él por escrito.

Artículo 75. En todo contrato que se celebre después de la vigencia de este Decreto, se estipulará que la plenitud de los derechos y acciones que por el contrato otorga el Gobierno Nacional á favor del concesionario, no tendrá toda su fuerza y vigor sino después que éste haya cumplido de un todo y á entera satisfacción del Gobierno, las obligaciones que por aquél ha contraído; no obstante, el Gobierno atenderá y cumplirá sus compromisos en lo relativo á la construcción de las obras durante la ejecución de los trabajos, de acuerdo con las necesidades de éstos, y en casos de otra naturaleza, de conformidad con los derechos que por el adelanto manifiesto de la obra vaya adquiriendo el concesionario en virtud de su respectivo contrato. Si expresamente no se hubiere insertado esta cláusula en algún contrato se tendrá por sobreentendida.

Artículo 76. Los empleados y obreros venezolanos ocupados en los trabajos de las empresas contratistas de obras, como ferrocarriles, cables aéreos, minas etc., no podrán ser reclutados para el servicio de las armas, salvo caso de guerra internacional, pero sí tienen el deber de ejercer, en los términos de la ley, la policía armada en las demarcaciones de sus respectivas obras, cuantas veces lo requiera así el orden público y de acuerdo con lo que al efecto disponga el Gobierno.

Artículo 77. Toda Compañía ó Sindicato, etc., á cuyo cargo esté la construcción ó explotación de una empresa ú obra de interés nacional, está en el deber de tener un representante acreditado ante el Gobierno Nacional, con residencia fija en el país, bien sea en la capital de la República ó en la ciudad cabeza

de la Empresa ú obra que representa, con la suficiente autorización para resolver de por sí, á nombre de la empresa, todos aquellos asuntos, controversias, etc., que puedan suscitarse con motivo de sus respectivas concesiones.

Artículo 78. Para que las Compañías ferrocarrileras, Sindicatos, etc., puedan hacer efectivas las concesiones de derechos aduaneros que se le otorgan por sus contratos para los materiales que necesiten introducir destinados á la construcción, conservación y explotación de sus empresas, deben llenar debidamente lo prescrito por los artículos 177 y 178 del Régimen de Aduanas, Ley XVI del Código de Hacienda vigente, sin cuyo requisito fenecerá todo derecho, de conformidad con lo dispuesto en los mismos artículos citados.

Artículo 79. Las demás empresas no ferrocarrileras y que tienen iguales franquicias, observarán las mismas reglas á que se contrae el anterior artículo, de conformidad con la obra á que se refiera su concesión.

Artículo 80. Las concesiones de derechos aduaneros que se hacen á las Compañías empresarias de obras, por sus respectivos contratos, ya sea para la construcción, conservación ó explotación, no pueden considerarse en el sentido absoluto de exonerar todo lo que las obras favorecidas pudieran necesitar, sino de aquellos materiales indispensables al objeto y que por sus condiciones no pertenezcan á la clase común ó mercantil; bien entendido, que no deben extenderse tampoco hasta las materias primas de producción nacional, ni á otros efectos que, á juicio del Ejecutivo, puedan atacar directamente los legitimos derechos del comercio é industrias del país.

Artículo 81. No se concederán á particulares exenciones de derechos arancelarios para objetos, materiales, etc., importados del extranjero, que no hayan sido otorgados por previo convenio hecho con el Gobierno, para ser empleados en la construcción de alguna obra nacional que haya sido contratada con aquéllos ó de reconocida utilidad pública. Asimismo no le serán concedidas las franquicias ó rebajas que en los fletes, derechos ó impuestos tiene el Gobierno Nacional en los ferrocarriles, muelles, etc., sino en el caso ya prescrito de haberse estipulado en convenio expreso.

Artículo 82. Los terrenos baldíos que en virtud de la Ley de tierras baldías vigente, se adjudiquen á las empresas concesionarias de obras como ferrocarriles, cables aéreos, etc., no podrán

exceder de lo expresado en el inciso 4º del artículo 14 de la misma Ley citada.

Artículo 83. Las empresas que por sus contratos tienen autorización para cortar en los bosques nacionales las maderas que necesiten para la construcción y conservación de sus respectivas obras, se limitarán en el corte á los árboles que por su antigüedad ó pleno desarrollo ofrezcan maderas de buenas condiciones; pero en ningún caso podrán extenderlo hasta los árboles jóvenes, porque á la vez que no tienen las condiciones requeridas, su corte destruye el germen de la nueva arboleda.

§ único. Se prohibe en absoluto á las empresas hacer cortes de maderas en las cabeceras de los ríos.

Artículo 84. En los contratos para ferrocarriles debe expresarse: que toda empresa ferrocarrilera está en el deber de componer á sus expensas y mantener en perfecto estado de servicio, las partes de los caminos nacionales ó vecinales que para el establecimiento de la línea tenga ó haya tenido que utilizar; ensanchándolo en los trayectos en que el ferrocarril marche por ellos, permitiendo el libre paso en los puntos que los atraviesen, con todas las seguridades necesarias para el transeunte, y componiéndolos en todas aquellas partes en que por motivo de los trabajos de construcción ó conservación de la línea, sufran algún deterioro; á fin de que en ninguna ocasión se paralice el movimiento del tráfico por ellos.

Artículo 85. Las Compañías que para dar facilidades al desarrollo de sus respectivas empresas, necesitaren abrir algún nuevo camino ó ensanchar los existentes, así como limpiar ó canalizar parte ó partes de algún río, pueden, con el consentimiento del Gobierno, hacerlo á sus expensas; pero no podrán oponerse al libre tráfico por ellos ni cobrar á los transeuntes contribución ni impuesto alguno por su uso.

Artículo 86. Toda alteración, en el plano de una obra después de celebrado el contrato para su construcción, ó en las condiciones de la ejecución de los trabajos, ó que tienda á innovar alguna de las cláusulas de la concesión, para que sea válida, legalmente, debe ser consultada antes con el Gobierno Nacional, expresándose las ventajas que de élla resulten en favor de los intereses nacionales ó los inconvenientes que para el mejor servicio público se quieren salvar, á fin de que el Gobierno dé su aprobación por medio de una Resolución Ejecutiva ó por adición legal en el contrato respectivo.

CAPÍTULO VII

Expropiaciones por cuenta de utilidad pública y propiedades Nacionales

Artículo 87. Las expropiaciones de fincas ó de terrenos por causa de utilidad pública se harán de conformidad con la Ley de la materia; pero no se podrá hacer uso de ellas mientras no se haya pagado su valor á los respectivos dueños.

Artículo 88. Todo propietario de fincas ó de terrenos expropiados, está en la obligación de otorgar, en el acto de recibir el valor de éllos, escritura de propiedad á favor del Gobierno Nacional en donde se exprese claramente, si fueren terrenos, el número de metros cuadrados, la calidad de los terrenos, sus linderos, el número y clase de propiedades de otro género que contenga, y si fuere finca urbana, su situación y pertenencias, el número de metros cuadrados que emplace su área de terrenos y sus linderos: además, consignará las escrituras anteriores que acrediten el origen de su derecho sobre aquélla.

§ único. Estas escrituras las enviará el Ministerio de Obras Públicas, dejando copia de ellas, al Ministerio de Hacienda, para su incorporación al ramo de Bienes Nacionales.

Artículo 89. Cuando la expropiación se haga por cuenta de una empresa contratista de alguna obra, se observarán por la empresa y á favor de ella las mismas reglas establecidas en los artículos precedentes.

Artículo 90. Al estar concluido del todo un nuevo edificio público ó cualquier otra obra que represente un valor estable, lo participará así el Ministerio de Obras Públicas al de Hacienda, indicando su costo y situación, para que éste lo haga incluir en el rol de los Bienes Nacionales.

CAPÍTULO VIII

Sala Técnica

Artículo 91. En el Ministerio de Obras Públicas habrá una Sala Técnica.

Artículo 92. Esta Sala será servida por dos ingenieros titulares y en Jefe, de reconocida idoneidad, técnica y práctica, en

construcción, ornamentación, trazado y minas y de cuyo informe se desprenda siempre una verdadera decisión en los distintos casos del ramo de ingeniería que puedan presentarse ó sean sometidos á su estudio.

Artículo 93. Uno de estos ingenieros se ocupará exclusivamente en el ramo de edificios, monumentos, ornamentación y decoración, puentes, calzadas, etc., y el otro en el de ferrocarriles y caminos, acueductos, cables, canalizaciones, muelles, etc., á cuyo efecto, podrán tener, accidentalmente, á su servicio, los ingenieros auxiliares que necesiten, según los casos, y bajo la denominación de "Ingenieros á las órdenes del Ministerio."

Artículo 94. Los dos ingenieros Jefes de la Sala Técnica, son los inspectores natos de todas las obras públicas que se construyan y tendrán las atribuciones siguientes en sus respectivos ramos:

1ª Hacer los estudios y levantar los planos que sean necesarios para la ejecución de cualquiera obra que el Gobierno vaya á decretar, á los que acompañarán el presupuesto é informe correspondiente, todo de conformidad con lo dispuesto en los artículos 27 y 28 de este Decreto.

2ª Informar sobre los otros planos y presupuestos que incidentalmente sean presentados al Ministerio de Obras Públicas, para la construcción por contrato de alguna obra nacional ó de interés nacional.

3ª Prestar sus servicios profesionales en la construcción ó reparación de las obras que el Ministerio les confíe directamente.

4ª Rendir al Ministerio un informe trimestral del valor que tengan en la plaza las diversas clases de materiales de construcción, del valor de la mano de obra en los distintos ramos del arte de edificación; del de los trabajos de movimiento de tierra, obras hidráulicas, etc., etc.; y sobre las modificaciones que de conformidad con un detenido estudio puedan, á su juicio, introducirse en los trabajos, para mayor economía, sin perjuicio de sus reglas invariables y su solidez.

Como adición á este informe se incluirán, en períodos determinados, para conocimiento del Ministerio, los precios en las diferentes plazas de la República, de materiales, jornales, fletes, etc., etc.

5ª Organizar debidamente y bajo formal inventario el archivo de planos pertenecientes al Ministerio, del cual serán exclusivamente responsables, como también de los intrumentos de

ingeniería, útiles y enseres de dibujo que se pongan á su disposición para el menage de la Sala Técnica.

Artículo 95. Los Ingenieros en Jefe de la Sala Técnica, tendrán puesto, con voz en debate, pero sin voto, en todo Jurado que se nombre para conocer de los méritos científicos y artísticos de los planos que se presenten al Ministerio en virtud de licitaciones ó Concursos promovidos para obras públicas, y son los llamados á escoger, después del voto definitivo del Jurado, hasta dos planos más de los presentados al Concurso, que á su juicio llenen también las condiciones requeridas y que por su mérito pudieran competir con el plano agraciado, para indemnizar á los autores su trabajo con una recompensa pecuniaria por parte del Gobierno.

Artículo 96. Los gastos que ocasione la habilitación, sostenimiento y servicio de esta Sala, se harán de los fondos generales del ramo de Obras Públicas.

CAPÍTULO IX

Contabilidad y Estadística.

Artículo 97. Los fondos que de la Renta Nacional se destinan á la construcción y reparación de las obras públicas, ingresarán en la Tesorería respectiva la que hará los pagos quincenales, semanales y de carácter extraordinario que ocurran, previas las órdenes que al efecto gire el Ministerio de Obras Públicas á favor de las Juntas de Fomento, ingenieros ó inspectores encargados de obras ó de algún particular que por valor de expropiaciones, indemnizaciones de perjuicios, encargo de efectos al extranjero, venta de materiales, herramientas, etc., tenga que cobrar su importe directamente del Ministerio.

Artículo 98. Toda erogación, (exceptuando las destinadas para desembarque, fletes y acarreos y las que sin pasar de B 100 se destinan á la compra de herramientas, pequeñas reparaciones, muestras de materiales para ensayos ó de carácter general,) debe ser precedida por una Resolución Ejecutiva que la autorice, expresándose el objeto de ella y la obra que la ocasiona. La falta de este requisito bastará por sí sola para anular la legalidad de cualquier giro que se haga contra fondos nacionales, y establece responsabilidad para los funcionarios que le hayan dado curso.

Artículo 99. El examen de los documentos de inversión de fondos que quincenalmente deben remitir las Juntas de Fomento ó encargados de obras, al Ministerio de Obras Públicas, según se les previene en la atribución 9ª del artículo 51, correrá á cargo de la Sección de Contabilidad y Estadística de dicho Ministerio.

Artículo 100. Corresponde á esta Sección, en el presente caso, informar sobre los pedidos quincenales ó semanales que hagan las Juntas ó encargados al Ministerio. En el informe de aquellos que deban pagarse por la Tesorería del ramo, debe expresarse, para que el Ministerio pueda librar la orden de pago correspondiente, que se han rendido las cuentas de la quincena ó semana anterior y remitido los comprobantes; que después de examinados se han encontrado conformes á las disposiciones de este Decreto; que la quincena ó semana que se pide está también conforme á lo que haya dispuesto el Ministerio, y que por consiguiente la Sección opina porque se libre la orden de pago.

Artículo 101. Cuando el pago de las quincenas se haga por las Aduanas ú otra Agencia de fondos públicos, el Administrador de éstas al hacer el pago pondrá al pie de la nota y presupuesto de pedido, "pagado á la Junta de Fomento (ó encargado de (tal obra) por estar conforme con las disposiciones del Ministerio, sobre la materia, en virtud de orden que éste le comunicó con (tal fecha)" y remitirá copia del presupuesto, la Aduana ó Agencia, al Ministerio de Obras Públicas, por el correo inmediato al día en que se haga el pago.

Artículo 102. Examinados que sean los documentos relacionados con el artículo 51, el Ministerio abonará á las Juntas ó encargados, con cargo á las obras, las erogaciones aceptadas por él en el examen de cada cuenta, y dejará vigente en el ramo de deudores, el monto de los reparos que se hagan, si los hubiere, hasta que á juicio del Ministerio sea contestado satisfactoriamente el cargo por quien haya lugar.

Artículo 103. Cuando se destine alguna suma para compra de cemento ú otros materiales de uso general en las obras públicas, que deban depositarse en los almacenes del Departamento del ramo, se les abrirá á dichos materiales una cuenta separada con denominación correspondiente á cada especie, donde se exprese en el Debe el número que de cada uno de aquellos haya ingresado, con su valor, inclusive gastos de flete, etc., para ir abonándoles los que se vayan entregando á las

distintas obras en actividad, con cargo á éstas. Cada salida de materiales del depósito, además de la orden superior que la autorice, la acreditará un recibo del encargado de la construcción de la obra que respectivamente los consuma, expresándose la especie, número y valor, y la obra á que van destinados.

Artículo 104. La Sección de Contabilidad y Estadística del Ministerio, recopilará los cuadros ó estados quincenales que las Juntas de Fomento ó encargados de obras envíen con sus cuentas y los irá centralizando por ramos y por obras, de conformidad con las cinco primeras secciones de aquellos y en libro que al efecto abrirá, para extractar los resúmenes anuales de cada obra, que deben figurar en la estadística general del ramo de la Memoria anual del Ministerio. Asimismo, y para igual objeto, recopilará los estados mensuales que envíen las empresas de ferrocarriles en construcción ó explotación y que les prescribe su Reglamento especial, ó de cualquiera otra obra de interés nacional contratada por el Ministerio.

La expresada Sección de Contabilidad y Estadística, llevará además en libro apropiado, la estadística de los materiales y demás efectos que el Gobierno exonere de derechos aduaneros á dichas empresas, según sus contratos; por especies separadas y con expresión de su peso en kilogramos y el valor de los derechos. A ese efecto, establecerá un rayado especial con doce columnas encabezadas así: fecha, nombre del buque, hierro y acero, maderas, grasas, aceites, carbón repuestos, herramientas, artículos de oficina, diversos y derechos arancelarios.

Artículo 105. Mensualmente se publicará por el Ministerio de Obras Públicas un cuadro que demuestre el movimiento general de las obras nacionales que se construyan en la República, con expresión del costo de cada una en los ramos de entrega é inversión de fondos, hasta la fecha de la publicación. Este trabajo correrá á cargo de la misma Sección del Ministerio, ya expresada.

CAPITULO X

Disposiciones generales.

Artículo 106. Queda en absoluto prohibido en las obras públicas, toda edificación nueva con tierra apisonada ó con adobes crudos, así como el uso de barro ó de mezclote en las mampos-

terías. Los materiales de piedra, cal, arena, cemento, y de arcilla cocida y los de hierro y madera y sus similares, son los únicos aceptables en las construcciones públicas. En los techos, los entejados de arcilla ó de cemento, etc., irán asentados sobre tablas ligeramente estriadas y la pega se hará con mezcla de cal y arena.

Artículo 107. Se prohibe á las Juntas de Fomento y á los encargados especiales de la administración ó dirección de alguna obra, la ejecución de ninguno de los trabajos que están á su cargo, por medio de contratos.

Artículo 108. Cuando por circunstancias especiales fuere necesario celebrar algún contrato ó convenio para la construcción de alguna de las partes de una obra, lo manifestarán las Juntas respectivas, ó encargados, al Ministerio de Obras Públicas, indicando las bases que crean más convenientes fijar al contrato para ser consideradas por el Ministerio, y en caso de aprobación, éste les indique el modo como deba ser celebrado.

Artículo 109. No se considerará como válido ningún contrato celebrado por las Juntas de Fomento ó encargados de obras, mientras no haya sido aprobado por el Ejecutivo Federal.

Artículo 110. Es cláusula indispensable de todo contrato la obligación de reconstruir el contratista la obra contratada, si á juicio de expertos ella no estuviere de un todo conforme con los planos presentados y aprobados, ó careciere de la solidez necesaria. El cumplimiento de esta obligación, será garantizado por una fianza efectiva á satisfacción del Ministerio.

Artículo 111. Todos los documentos que envíen las Juntas de Fomento ó encargados de obras al Ministerio, deberán remitírsele en pliego certificado.

Artículo 112. No se permitirá en las cuentas que se rindan al Ministerio, por las Juntas ó encargados de obras, la partida de gastos *extraordinarios* ni la de *imprevistos*. Cualquier gasto indispensable que ocurra no presupuesto, deberá ser sometido á la consideración del Gobierno, y al ser aprobado, se cargará á la cuenta en el ramo que lo ocasiona como "gasto adicional."

Artículo 113. El Ejecutivo Federal proveerá á los ingenieros é inspectores, cuando sea necesario, de una bestia aperada para el uso de éstos en el desempeño de sus funciones; pero los gastos de mantención de dicha bestia será por cuenta del empleado.

Artículo 114. El pago de aparejadores, caporales y demás

obreros, se hará semanalmente por el inspector en presencia del ingeniero y del Tesorero de la Junta y en defecto de éste, del Secretario Contador. Si la obra no tuviere Junta, el pago lo hará el ingeniero ó encargado especial en un lugar de la misma obra ó cercano á ella, abierto y accesible á todos los que tuvieren algo que haber.

Artículo 115. Todo ciudadano tiene el derecho de inspeccionar la ejecución de las obras públicas, nacionales ó de interés nacional y de comunicar, con fundadas razones, al Ministro del ramo, las faltas que en éllas observe, ya sean de construcción ó de cumplimiento de lo preceptuado por este Decreto ó por las resoluciones posteriores reglamentarias de él.

Artículo 116. La falta de cumplimiento á los deberes impuestos por este Decreto, será penada con la deposición del empleado que la cometa; pudiendo las Juntas de Fomento hacer efectiva esta disposición sobre todos los empleados de su dependencia con excepción del ingeniero y del inspector, pues con respecto á éstos, deben limitarse á pedir la deposición al Gobierno Nacional, expresando las causas que motivan la petición.

Artículo 117. Se deroga el Decreto de 13 de abril de 1874, sobre obras de fomento y cualesquiera otras disposiciones sobre la materia que puedan estar en oposición con la letra de este Decreto.

Artículo 118. El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Dado, firmado, sellado con el sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas en el Palacio Federal de Caracas, á 15 de abril de 1909.—Año 98° de la Independencia y 51° de la Federación.

(L. S.)

J. V. GOMEZ.

Refrendado.

El Ministro de Obras Públicas,

(L. S.)

ROBERTO VARGAS.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

MODELO NUMERO 1

Estados Unidos de Venezuela

(Nombre de la obra)

Cuadro demostrativo del movimiento que han tenido los trabajos de esta obra y su Caja en la quincena corrida de á

SECCION PRIMERA: Personal ocupado en la obra.

	Ingenieros		*Inspectores*		*Contadores*		*Aparejadores*		*Oficiales de carpintería*						*Oficiales de albañilería*						*Caporales*		*Peones*		*Muchachos*		Total de lo invertido en personal
									1ª clase		2ª clase		3ª clase		1ª clase		2ª clase		3ª clase								
	Nº	Sueldo mensual	Nº	Sueldo mensual	Nº	Sueldo mensual	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	Nº	Jornal	
Quincena de																											

SECCION SEGUNDA: Utensilios y herramientas.

	Barras		*Azadas*		*Palas*		Total de lo invertido en útiles y herramientas
	Nº	Precio	Nº	Precio	Nº	Precio	
Existencia anterior.							
Comprados en la quincena							
Total							
Consumidos en la quincena							
Existencia							

SECCION TERCERA: Materiales de carpintería.

	Tablones		*Tablas*		*Vigas*		*Viguetas*	Total de lo invertido en materiales de carpintería
	Nº	Precio	Nº	Precio	Nº	Precio	Nº	
Existencia anterior								
Comprados en la quincena								
Total								
Consumidos en la quincena								
Existencia								

SECCION CUARTA: Materiales de albañilería y alfarería.

	DE ALBAÑILERÍA							DE ALFARERÍA						
	Cal		*Arena*		*Piedra*		Total de lo invertido en materiales de albañilería	*Adobitos*		*Adoboncitos*		*Panelas*		Total de lo invertido en materiales de alfarería
	Metro cúbico	Precio	Metro cúbico	Precio	Metro cúbico	Precio		Nº	Precio	Nº	Precio	Nº	Precio	
Existencia anterior														
Comprados en la quincena														
Total														
Consumidos en la quincena														
Existencia														

SECCION QUINTA: Trabajos que se han ejecutado.

	Mampostería Metro cúbico	Terraplenes Metro cúbico	Desagües Metros longitudinales				
Ejecutados antes de la quincena							
Idem en la quincena							
Total							

SECCION SEXTA: Movimiento de Caja.

Lo ingresado hasta ..... según cuenta rendida al Ministerio de Obras Públicas en el cuadro de la quincena anterior.....		B	Por lo invertido en diversos ramos según consta de la cuenta rendida al Ministerio de Obras Públicas hasta	B
Lo recibido de la ..... por valor del presupuesto presentado para la ..... quincena de			Gastos de la quincena así:	
			En personal (Sección 1ª).....	B
			Utensilios y herramientas (Sección 2ª)	
			Materiales de carpintería (Sección 3ª).....	
			Idem id albañilería (Sección 4ª).....	
			Idem id alfarería (Sección 5ª).....	
			Reparación de herramientas y útiles.....	
			Acarreto.....	
			Pólvora.....	
			Valor de trabajos por ajustes.....	
			Existencia en efectivo.....	
Igual.		B	Igual.	B

..... de 19

El Presidente de la Junta,

El Tesorero,

El Secretario Contador,

MODELO

(AQUÍ EL NO

DEBE

1909			
Abril 1	Recibido de la Tesorería (ó de la Agencia, etc.) por la porción correspondiente (á la quincena, 1ª ó 2ª, ó semana de (tal fecha).....		B 20.000,
			B 20.000,
	Nueva cuenta:		
Ab. 16	Existencia de la quincena anterior.....	B 3,045,	
"	Recibido de etc., etc.....		

NUMERO 2

RE DE LA OBRA)

HABER

909

b. 15	Por lo invertido en la quincena que termina hoy así:			
	En personal:			
	Sueldo del ingeniero, quincena de	B	300,	
	" " Inspector " "		200,	
	" " Secretario contador, quincena de		100,	
	Pagado á los operarios por los trabajos de la quincena, segúu recibo del inspector		5.000,	B 5.600,
	En herramientas y utensilios:			
	Pagado á N. N. por 4 hachas	B	50,	
	" á " " " 2 barriles		25,	75,
	En materiales de carpintería:			
	Pagado á N. N. por 4 viguetas	B	50,	
	" á " " " 12 tablas		150,	200,
	En meteriales de albañilería:			
	Pagado á N. N. por 12^{m3} de cal	B	600,	
	" á " " " 25^{m3} " piedra		250,	850,
	En materiales de alfarería:			
	Pagado á N. N. por 1.000 adobitos	B	125,	
	" á " " " 5.000 ladrillos		500,	625,
	En reparaciones de hierros y útiles:			
	Pagado á N. N. por reparación de 2 hachas			5,
	En acarreo:			
	Pagado á N. N. por conducción de	B	50,	
	" á " " " " "		50,	100,
	En pólvora:			
	Pagado á N. N. por 50 kilos de pólvora			500,
	En ajustes:			
	Pagado á N. N. por el trabajo que se le ajustó el... del corriente, según recibo	B	5.000,	
	Pagado á N. N. por el trabajo que se le ajustó el... del corriente, según recibo		4.000,	9.000,
				B 16.955,
	Existencia para la próxima quincena			3.045,
				B 20.000,
. 30	(Se practica igual operación que en la quincena anterior con referencia á los ramos de egreso.)			

"Empresa Nacional de Minas de carbón y Ferrocarril de Guanta"

INFORME

Barcelona: 22 de julio de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Después de haber hecho un estudio detenido de las instalaciones pertenecientes á la *Empresa Nacional de Minas de carbón y Ferrocarril de Guanta*, tengo el honor de presentar á usted el siguiente Informe:

I. Muelle de Guanta.

Este muelle tiene 280 metros de longitud por 14 metros de ancho. Está constituido por pilotes y armadura de hierro, con pavimento de madera; los primeros, provistos de hélices en su extremidad inferior y ligados con cruces diagonales. El entablado, que tiene 0.m06 de espesor, descansa sobre una red cuadricular de vigas de hierro.

Esta obra que, por su importancia y sus condiciones, es capaz de dar cabida cómodamente á los mayores vapores que visitan nuestras costas, está en un estado verdaderamente ruinoso; pues, se puede decir que tanto los entablados como el endurmientado, están destruidos casi en absoluto, siendo cada día más peligroso el tráfico por ellos. La parte de hierro esta también deteriorada en algunos sitios, pero, en general, su estado es satisfactorio, requiriendo sólo, en su mayor parte, limpieza y pintura.

Sería sensible que una obra de esta naturaleza, tan bien construida y cuyo valor puede calcularse en más de B 600.000, llegase á una completa ruina, por falta de las reparaciones urgentes que ella requiere.

Como la extensión del muelle es demasiado grande para el movimiento actual del Puerto, creo que, para facilitar su gradual reparación, será suficiente arreglar por ahora 150 metros lineales solamente, que es la parte de mayor tráfico; extendiendo de una vez la limpieza y la pintura á toda la armadura metálica que está fuera del agua.

Algunos pilotes han bajado algo, produciendo el consiguiente desnivel en el pavimento. Como la reposición de ellos sería muy costosa y como este descenso, que ha sido casi vertical, no compromete la estabilidad de la obra, podrá restablecerse el nivel primitivo simplemente poniendo allí más gruesos los durmientes. Sí habrá necesidad de reponer tres pilotes rotos y algunos pescantes con sus largueros respectivos, aprovechando para ello el material de hierro y los elementos existentes en los almacenes de la Empresa.

Hé aquí el presupuesto que he formado para estos trabajos:

2.025 metros cuadrados de tablas á B 4.....	B	8.100
2.625 metros lineales de tablas para durmientes á B 1.....		2.625
5.000 tornillos con sus tuercas á B 0,50.....		2.500
2.100 grampas á B 2.....		4.200
Reposición de los pilares rotos, etc.....		1.500
Reposición de 20 pescantes con sus largueros..		1.200
Pintura y limpieza.....		4.000
Obra de mano, incluyendo la destrucción del piso actual.....		6.075
	B	30.000
Gastos imprevistos 10 p§		3.020
Total.....	B	33.220

No está incluida aquí la reposición de la doble-te del extremo oriental, ni de dos en la calzada central; las cuales están algo averiadas, pero con suficiente resistencia todavía.

Para el servicio del muelle es necesario hacer las siguientes erogaciones:

Valor de dos boyas con sus cadenas y anclas....	B	6.000
Reparación de la grúa.....		550
Total.....	B	6.550

II. Ferrocarril de Guanta á Barcelona.

Esta línea, que tiene 19 kilómetros de longitud, está en regular estado de conservación. En realidad, ella no requiere, como trabajos principales, sino continuar la reposición de los durmientes que estén en mal estado, trabajo que se ha venido haciendo con alguna lentitud á causa de la falta de recursos; y embalastar y empaquetar algunas porciones de línea, sobre todo en los siguientes sitios: el Tronconal, subida de Pozuelos, curva y subida de Puerto La Cruz y bajada de El Chaure.

También sería conveniente reparar las alcantarillas de Puerto La Cruz, Pozuelos, El Chaure y Cerro Colorado.

Los rieles están, en general, en buen estado; quedando todavía una reserva de 400 rieles para atender á las reposiciones que sean necesarias.

El tráfico en esta línea se hace con regularidad. Para poner su material fijo en completo estado de servicio, sería indispensable hacer los siguientes gastos:

Obra de mano para la reposición de 4.000 durmientes, incluyendo el empaquetado, la nivelación de la línea y la limpieza de los desagües	B	4.000
Valor de 4.000 durmientes á B 1.25		5.000
Balasto y empaquetado en los sitios arriba indicados		7.500
Reparación de las alcantarillas nombradas		1.500
Total	B	18.000
Gastos imprevistos—10 p§		1.800
Total	B	19.800

Material rodante.—Existen los siguientes elementos:

3 locomotoras, de las cuales hay una en buen estado, acabada de refaccionar, y dos en mal estado.
2 wagones para pasajeros, de primera, en buen estado.
2 " " " " segunda, " " "
2 " " " " mixtos, " " "
2 " " " de primera, en mal estado.
5 " " " " segunda, " " "
2 furgones en buen estado.

6 wagones de carga, en estado regular.
49 wagones para cargar carbón, en mal estado.
4 plataformas en buen estado.

Este material es suficiente para las necesidades de la localidad ; mas como en realidad sólo existe una locomotora útil, pues las otras dos no admiten ya más reparaciones, creo que debe adquirirse una nueva, cuyo valor, con sus accesorios, puede calcularse en B 25.000.

Edificios.—Todos necesitan alguna reparación más ó menos importante. Me concretaré aquí á las de mayor urgencia, prescindiendo, por ahora, de la parte decorativa como encalados, pintura, etc., Ellas son :

Reparación de los techos de los edificios de la Estación de Barcelona	B	1.300
Construcción del techo del depósito de wagones en Barcelona (obra de mano)		1.100
Reparación del techo del edificio de la Estación de Guanta		150
	B	2.550
Gastos imprevistos—10 p§		250
Total	B	2.800

Taller.—El Taller mecánico establecido en Barcelona es bastante completo, pues contiene un juego de máquinas de tornear, de taladrar, de acepillar, de hacer tornillos y tuercas, etc. Para apreciar su capacidad y los elementos de que dispone, se podría citar la locomotora allí restaurada recientemente y cuya inauguración se verificará en estos próximos días.

Este taller atiende, no sólo á las necesidades del Ferrocarril, sino que hace también trabajos para el público, constituyendo así una fuente de ingresos no despreciable, que contribuye eficazmente al sostenimiento de la Empresa ; siendo además un recurso para gran parte del Oriente que carece, casi en absoluto, de elementos de esta naturaleza.

Existe allí desmontada una máquina de aserrar, á la cual sólo falta el juego de láminas circulares. Sería conveniente encargarlo y montar la máquina cuanto antes ; como que

ella sería de gran utilidad, no sólo para la propia Empresa, sino también para el público, por no existir ningún aserradero en la localidad.

Anoto en seguida la lista de materiales, útiles, etc., que necesita actualmente el taller, para su servicio interior, y también para atender, en la parte mecánica, á los diversos ramos de la Empresa:

Un surtido completo de llaves inglesas, de tarrajas para tubos: de limas; escuadras; compases; niveles; calibradores; barras; cabillas y platinas de hierro; 25.000 tornillos para durmientes; 2.000 eclisas; tubos de cobre para calderas; correas; tubería de hierro galvanizado para los depósitos de agua; una caldera vertical de 6 caballos, para la bomba de Guanta..... B 22.600

A lo cual debe agregarse la montura de la máquina de aserrar y el valor de las cierras circulares que faltan..... 1.900

B 24.500

Gastos imprevistos—10 p§..... 2.450

Total.....—..... :....B 26.950

III. Ferrocarril de Barcelona á Naricual.

Su longitud es de 17½ kilómetros, los cuales están también en mediano estado de conservación. Los trabajos más urgentes que requiere esta línea, son: desmonte en casi toda su extensión; reposición de los durmientes podridos ó quemados; apertura y regularización de los desagües, especialmente en los trayectos deleznables y anegadizos; completar la plataforma de la línea en varios lugares, sobre todo cerca del puente de Las Peñas, frente al caserío de Naricual, en la curva Páez, en la cortada de Cerro Grande, etc.; encurvar algunos rieles de las curvas situadas entre Las Peñas y la Estación de las Minas; y, por último, reparar algunas alcantarillas.

El costo de todos estos trabajos lo calculo del modo siguiente:

Trabajos de desmonte	B	1.500
Reposición de 4.000 durmientes á todo costo		9.000
Apertura de desagües		10.000
Trabajos para completar la plataforma en los sitios nombrados		3.000
Por encurvar los rieles en las curvas que así lo requieran..		500
Reparación de alcantarillas en Las Peñas, Naricual y La Toma..		1.200
	B	25.200
Gastos imprevistos—10 p§		2.520
Total	B	27.720

También sería conveniente ejecutar, aunque no con la urgencia de los anteriores, los siguientes trabajos :

Hacer un tramo mas en el puente de "Los Montones," sobre el Neverí ; pues este puente es algo angosto para el volumen de agua que arrastra el río durante el invierno. Así mismo, debe rodearse de concreto la pila del medio ; y construir de mampostería el estribo Sur, que provisionalmente se ha hecho de madera ;

Pintar los puentes de hierro de Las Peñas, La Toma y Los Montones ; y

Construir de mampostería las alcantarillas del "Manantial del Jabillo" y "Cerro Grande," que son hoy de piedra seca.

Descrito el estado actual de las obras del Muelle y de las dos Secciones de Ferrocarril pertenecientes á esta Empresa ; y valoradas las reparaciones y reposiciones más urgentes que ellas requieren, juzgo oportuno ocuparme ahora, aunque sea suscintamente, de los resultados que ha dado la explotación de este negocio, considerado desde el punto de vista puramente comercial, en el período comprendido entre su inauguración, en 1892, y la época actual. A fin de poder comparar estos resultados fácilmente, he formado los cuadros que van á continuación :

MUELLE DE GUANTA

Años	Entradas	Gastos	Superavit
1892 (10½ meses.....	B 16.130,40	B 9.660,86	B 6.469,54
1893.....	25.527,80	11.116,17	14.411,63
1894.....	26.934,15	12.468,46	14.465,69
1896 (11 meses).....	19.810,92	6.415,26	13.395,66
1898.....	41.442,20	9.215,85	32.226,35

FERROCARRIL DE GUANTA Á BARCELONA

Años	Entradas	Gastos	Défecit
1892 (10½ meses).....	B 109.444,83	B 144.060,82	B 34.615,99
1893.....	92.881,87	168.229,25	75.347,38
1894.....	87.742,00	147.127,89	59.385,89
1896 (11 meses).....	55.192,09	87.408,83	32.216,74
1898.....	60.753,68	94.010,90	33.257,22

A fines de 1898 se celebró el contrato de arrendamiento de estas obras con la Sociedad Lanzoni, Martini & Cia., cuyo fin conoce ese Ministerio.

Ultimamente, en el año trascurrido de marzo de 1906 á febrero de 1907, el movimiento ha sido :

Entradas por el Ferrocarril.....	B	38.220,40	
" " " Taller Mecánico		7.896,75	
" " las Minas.....		310,00	
" " el Muelle.....		35.241,70	B 81.668,85
Menos : gastos totales en el año.....			88.997,89
Déficit.....			B 7.329,04

déficit que, según me informó el depositario de la Empresa, casi ha desaparecido en los meses posteriores.

Los cuadros anteriores prueban dos cosas; en primer lugar, que el Ferrocarril de Guanta á Barcelona, por sí solo, no tiene vida propia, por cuanto sus balances anuales arrojan siempre un déficit, á veces de alguna consideración; y luego, que el muelle, con sus productos líquidos, ha contribuido á cubrir, en parte, este déficit: no siendo posible, por consiguiente, en las actuales circunstancias, separar, como se ha intentado, la administración de ambas obras, sin condenar á la primera á una ruina segura.

Aún unidas las dos, la vida de ella es, como se ve, muy precaria; á menos que se arbitren otros medios que tiendan á aumentar los ingresos, á fin de hacer de esta Empresa una fuente de riqueza y no una carga para el Gobierno Nacional. Es posible, como lo prueba el resultado del último año de explotación, que con un régimen de estricta economía, aún más severo que el implantado hasta ahora, pueda llegarse á cubrir el presupuesto con los propios productos; pero, las economías llevadas al extremo, en instalaciones de esta naturaleza, son, en realidad, perjudiciales, como que redundan á la postre en menoscabo de la conservación de la misma obra, no haciendo otra cosa que aplazar, agravándolos, gastos considerables para el porvenir.

Al estudiar las cifras anteriores, se observa que los ingresos del Ferrocarril han ido disminuyendo progresivamente desde 1892, en que montaron á B 109.444,83, hasta 1906, en que no llegan sino á B 38.220,40: lo que representa una disminución de más de 60 p§. Las causas que hayan motivado tal fenómeno deben ser complexas; pero, es muy probable que él provenga, en gran

parte, de que el comercio de cabotaje, pobre y económico de por sí, haya emigrado, casi por completo, de Guanta, para refugiarse en Píritu, donde tiene menos gastos, aunque no las comodidades y facilidades que le ofrece el primero de aquellos puertos.

En cambio, los productos del Muelle han aumentado, de B 16.130,40, que fueron en 1892, á B 35.241,70 en 1906; anomalía aparente que depende, sin duda, de los embarques de ganado, que dan ingresos al Muelle y no al Ferrocarril.

En vista de estas consideraciones, paso á estudiar las medidas que pueden tomarse para que dichas obras lleguen á constituir una Empresa productiva.

1ª *Fomentar el taller mecánico y ensancharlo con la montura de la máquina de aserrar;* punto al cual me he referido ya en el curso del presente Informe. Este taller, en el año último, produjo un rendimiento de B 7.896,75; y al estar suficientemente conocido y acreditado en todo el Oriente y provisto de nuevos elementos, de seguro que sus productos serán mucho mayores.

2ª *Regularizar en Guanta el servicio de agua potable para las embarcaciones,* no con el carácter de impuesto obligatorio, sino para atender á los barcos que la soliciten. Se podría exonerar del pago del agua á los buques que midan menos de 20 toneladas. Este ramo de ingresos no figura, por lo general, en las cuentas anuales del Muelle; sólo en la de 1898 aparece una entrada, por este respecto, de B 4.682,20.

3ª *Establecer corrales y romana para el servicio de los ganados de exportación;* dejando á beneficio de la Empresa el valor de los derechos correspondientes.

4ª *Prolongar el Ferrocarril al interior, por ejemplo, hacia San Mateo,* población situada al Sur-este de Barcelona; para lo cual podría aprovecharse la línea férrea actual hasta la recta de Mayorquín, de donde partirá la nueva línea, buscando la orilla del río Aragua. Esta prolongación tendría la ventaja de asegurar la conducción de los ganados de embarque; pues, en invierno, el trayecto entre San Mateo y Barcelona se hace casi intransitable, de tal modo que aquellos generalmente lo desechan, prefiriendo dar un largo rodeo por Onoto, Clarines y Píritu. Esta obra sería relativamente costosa; por lo cual debe considerarse en segundo término, como una reserva para el porvenir.

5ª *Modificar las tarifas actuales.* Para estudiar este punto y poder hacer comparaciones con los derechos y fletes fijados en nuestros otros Muelles y Ferrocarriles, he formado los cuadros siguientes:

DERECHOS DE MUELLE—POR TONELADA

Muelles	Mercancías	Frutos	Sal	Maíz	Madera del país	Plátanos (millar)	Carbón	Reses	Impuesto á los buques por tonelada de carga ó descarga	Impuesto á los buques por toneladas que midan
Guanta	B 10	B 10	B 5	B 5	B 5	B 3	B 0,50	B 1,	B 1	B 0,10
Pto. Sucre	15	15	15	15	4	4,	2,	.....	0,10
La Guaira	20	20	20	20	5	5,	2,50	1	0,10

FEPROCARRILES.—PASAJES POR KILOMETRO.—FLETES POR TONELADA Y POR KILÓMETRO

Líneas	Pasages		Fletes						
	1ª	2ª	Mercancías	Frutos	Sal	Maíz	Plátanos	Madera	Carbón
Guanta á Barcelona	B 0,21	B 0,16	B 1,05	B 1,05	B 0,53	B 0,53	B 0,26	B 0,26	B 0,05
La Guaira á Caracas	0,34	0,22	1,08	0,81	0,68	0,81	0,81	0,81	0,81
Caracas á Los Teques	0,25	0,16	0,67	0,67	0,67	0,46	0,67	0,67	0,67
Pº Cabello á Valencia	0,25	0,19	0,93	0,93	0,65	0,65	0,93	0,52	0,65

Estas cifras ponen de manifiesto que los derechos del Muelle de Guanta son, por lo general, inferiores á los establecidos en los demás muelles existentes entre nosotros. Sólo se nota un exceso en los derechos de la madera y de los plátanos, que sería conveniente rebajar. También creo que deben suprimirse los impuestos que pagan los buques por tonelaje, á lo menos, cuando vayan á cargar carbón, al comenzar de nuevo la explotación de las minas.

En cuanto á la comparación de los fletes de los Ferrocarriles, se observa que las mercancías, en el de Guanta, pagan casi lo mismo que en el de La Guaira á Caracas, es decir, un flete muy caro; y que los frutos pagan más todavía: lo que parece un absurdo tratándose de dos empresas cuyos gastos de conservación y de explotación son tan distintos; pero explicable, al considerar la diferencia enorme en el tráfico, que obliga á la primera, para poder vivir, á sostener sus fletes altos.

El precio de B 0,05 por tonelada y por kilómetro, fijado para el carbón, que equivale á B 1 por tonelada entre Barcelona y Guanta ó á B 2 entre las minas y el mar, puede decirse que es el precio de costo del trasporte. Creo que debe subirse por lo menos en un 50 p§, es decir, á B 0,08; de modo que el Ferrocarril pueda hacer una utilidad de B 1 por cada tonelada de carbón que trasporte de las Minas á Guanta.

Comparando la tarifa vigente, dictada hace pocos días, el 15 de junio de 1907, con las anteriores, de 1891 y 1897, se ve que éstas han sido más liberales en lo relativo á los frutos y producciones del país. Sobre todo, la de 1897 estableció precios sumamente bajos para los artículos de primera necesidad, como carne, sal, queso, frijoles, papelón, plátanos, maíz, cazabe, etc., que no pagaban más de B 8 por tonelada, incluyendo muelle y ferrocarril, mientras que hoy tendrán que pagar B 15 cuando menos.

Pero es el caso que estas tarifas bajas, hechas expresamente para favorecer el comercio de cabotaje, lejos de incrementarlo, han producido la desaparición casi completa de él, de la plaza de Barcelona. Antiguamente las embarcaciones menores que hacen este comercio entraban por el río Neverí hasta la propia ciudad, donde verificaban su carga y descarga con la mayor facilidad y economía. ¿Qué ferrocarril puede competir con esta navegación fluvial que, en realidad, no costaba más que un pequeño gasto de tiempo á los faluchos y balandras? Al cerrar el Gobierno el puerto de El Rincón y la navegación del río, el cabotaje, en su

mayor parte, no ha ido á Guanta, para seguir de allí á Barcelona; sino á Píritu, por donde comercia ahora con el interior de la Sección. ¿Se necesitará cerrar también este último puerto? Sería un absurdo manifiesto, pues ello equivaldría á acabar con aquella población.

Es consecuencia de lo expuesto que el Ferrocarril de Guanta á Barcelona, dadas las condiciones de la localidad, no debe contar con el comercio de cabotaje como base para su subsistencia. Esta ha de buscarse en otras fuentes; procurando naturalmente atraer aquel comercio lo más posible, con precios bajos para los artículos de primera necesidad y con tarifas diferenciales suficientemente detalladas, que fijen los fletes y derechos que cada mercancía pueda resistir.

6ª *Explotar las minas de carbón.* Es esta la fuente primordial para el sostenimiento del Ferrocarril, como que él fue construido casi exclusivamente para el servicio de aquéllas. Si la explotación del carbón llegase, por ejemplo, á cien toneladas diarias, el Ferrocarril podría tener, según lo dicho anteriormente, una utilidad anual de B 30.000, por este solo respecto, que unida á los ingresos actuales, serían suficientes para cubrir los déficits y para atender, con alguna amplitud, á la conservación, reposiciones y reparaciones de las obras.

La explotación de las minas de carbón constituye, sin duda, la parte más importante de esta Empresa; por lo cual juzgo oportuno hacer aquí una exposición detallada del resultado de mis investigaciones y estudios acerca de ellas.

IV. Minas de carbón

La región carbonífera del Estado Bermúdez, que ha sido explorada y en parte explotada hasta ahora, está limitada, al Sur, por el río Querecual; y al Norte, por la serranía ó cadena de Naricual; existiendo en esta región multitud de vetas en distintos rumbos, generalmente de Este á Oeste, la mayor parte no bien exploradas todavía.

La extensión de esta zona carbonífera, que el ingeniero italiano E. Cortese avalúa en 800 kilómetros cuadrados, quizá refiriéndose á toda la región oriental donde existen yacimientos de carbón (1), ha sido apreciada por los ingenieros ingleses Arthur

(1) *Escursioni geologiche al Venezuela*, por E. Cortese.—1901.—Pág. 20.

L. Pearse y John Roberts, en 40 millas inglesas cuadradas; quienes calculan que el yacimiento de Naricual solamente, puede producir 5½ millones de toneladas (1). El ingeniero T. E. Richards, antiguo Superintendente de estas minas, dice que la cantidad de carbón que se encuentra debajo del nivel de las galerías puede calcularse como ilimitada (2); y el ingeniero venezolano Miguel E. Palacio, de reconocida competencia en estas materias, afirma que los valles de Naricual, Capiricual y Tocoropo contienen una cantidad inagotable de carbón. (3)

Los yacimientos más importantes descubiertos hasta hoy, son:

1º Los existentes á la margen izquierda de la quebrada de Aragüita, afluente del río Naricual, que han sido los más explotados. Esta explotación comenzó por los afloramientos visibles en la falda de la serranía, abriendose galerías, hoy derrumbadas, en la dirección de las vetas respectivas. Las galerías fueron numeradas, á partir de la más meridional, que es la número 1, hasta las número 5 y 6, que son las situadas más al Norte. Abandonado este plan de trabajo, se adoptó luego otro más racional, consistente en la perforacion de una *galería transversal*, de Norte á Sur, que cortase las diversas vetas ó capas de carbón, permitiendo así el ataque de todas ellas á un tiempo, con una sola salida para la extracción del mineral.

Esta galería, conocida con el nombre de *Galería principal número 1*, está provista, en su boca, de un ventilador y de un potente winche, ambos movidos por vapor. El último sirve para la tracción de los wagones cargados de material estéril ó de mineral, siendo conducidos, los de carbón, al cedazo instalado cerca de la línea del Ferrocarril.

Como la galería está derrumbada en su parte más profunda, no pude apreciar su largo total; pero de los planos existentes de estas Minas; de los informes de algunos ingenieros que han trabajado en ellas ó las han visitado anteriormente; y del testimonio de los mismos obreros, se desprende que ella alcanzó una longitud de 270 metros próximamente, atravesando las vetas

(1) Informe de los ingenieros Arthur L. Pearse y John Robert. (*Boletín de la Riqueza pública de Venezuela*, 1893.—Tomo IV, pág. 867.)

(2) Informe del ingeniero T. E. Richards. (*Memoria de Obras Públicas*, 1892. —Pág. 142.

(3) Informe del Inspector técnico de Minas, ingeniero M. E. Palacio. (*Boletín de la Riqueza pública de Venezuela*, 1892.—Tomo III, pág. 549.)

números 6, 5 y 4; y que, para llegar á las 3, 2 y 1, habría que prolongarla en 280 metros más.

Los espesores de estas vetas, en su parte explotada, han sido los siguientes:

Vetas	*Espesores*
Número 1	1 metro
" 2	0m50 á 1m20
" 3	1m á 2m80
" 4	Hasta 3m10
" 5	1m25 á 2m
" 6	Muy desiguales

Se puede calcular, por lo tanto, un promedio de 1m20 para el espesor de las vetas de Aragüita.

De los informes á que arriba he hecho referencia, se deduce : que la veta número 6 no tiene importancia alguna, por la desigualdad de su espesor y por estar el carbón mezclado con mucha arcilla ; que la número 5, que dió origen á varias galerías secundarias de distintos nombres, está formada de un carbón de muy buena calidad, sobre todo en su parte inferior, por lo cual ha sido la más explotada, á tal punto que, según algunos, es difícil sacar de ella más carbón económicamente ; y que la veta explotable ahora con facilidad es la número 4 ; y y después la 3, 2 y 1, al prolongar suficientemente la galería principal. La veta número 4 ha sido comenzada á explotar únicamente por esta galería, pues no existe afloramiento de ella en el cauce de la quebrada Aragüita.

2º Al occidente de estas instalaciones, en el sitio denominado "Cerro Grande," se comenzó la perforación de una galería, de oeste á este, persiguiendo un filón, que produjo un carbón de regular calidad ; y también, la de una galería transversal, llamada *Galería principal número 2*, de norte á sur, para cortar aquel filón y los demás existentes en la serranía. Esta última galería, que está completamente derrumbada, alcanzó una longitud de sólo 26 metros ; y queda situada frente á la línea del Ferrocarril, estando, por consiguiente, en condiciones económicas de explotación. Según cálculos hechos, necesitaría prolongarse en 650 metros, para que llegase á cortar cuatro filones de carbón.

3º Cerca del cauce de la quebrada de Simplicio, situada como

1.500 metros al oriente de la quebrada de Aragüita, existen también tres galerías, una de ellas de más de 100 metros de largo, en su mayor parte derrumbada ; de donde se ha extraído muy buen carbón, quizás el mejor de toda la región explotada; pero para poder sacar de allí el mineral, sin grandes gastos, sería necesario prolongar el Ferrocarril ó establecer una vía portatil hasta aquel sitio. El espesor de estas vetas se aprecia en 2m10 hasta 2m60.

4º Entre las quebradas de Aragüita y de Simplicio hay además algunos afloramientos con pequeñas galerías comenzadas, siempre de este á oeste, que son indicio de que los filones que aparecen en la segunda quebrada sean sólo prolongaciones de las vetas de Aragüita. Quizás suceda lo mismo con los filones ó vetas de Cerro Grande."

5º En esta misma región, pero del lado derecho del río Naricual, se abrió una galería de 90 metros de longitud, siguiendo una veta de grande espesor 2m70, conocida con el nombre de *veta de la orilla derecha ;* que fué luego abandonada, seguramente por las dificultades del trasporte del mineral.

6º Existen aún, en la misma región del Naricual, algunas vetas descubiertas á la margen izquierda del río Potrero, en la quebrada Cipriano, en Angostura, en Las Peñas, etc., y también en las quebradas Pirela y Gaetán, afluentes del río Capiricual ; pero, la mayor parte de ellas no son explotables económicamente, mientras no se prolongue el Ferrocarril.

Antes de continuar el presente Informe, juzgo conveniente tratar dos puntos que considero de capital importancia para el Gobierno Nacional : *cuál es la calidad de los carbones de estos yacimientos ; y si ellos se pueden extraer á un precio que permita la competencia con los combustibles importados.*

Calidad de los carbones de Barcelona. —Algunos han dicho y escrito en varias ocasiones, que estos carbones pueden colocarse entre las mejores clases de carbones extranjeros. Otros, por el contrario, los consideran de pésima calidad. Para dilucidar esta cuestión, conviene conocer, antes de todo, los análisis químicos que se han hecho de este mineral, en diversas épocas y por distintas autoridades. Las consigno en el cuadro siguiente ; donde aparecen también los últimos análisis, practicados en el Laboratorio Nacional, de las muestras traídas por mí y que pertenecen á los filones de Aragüita :

Autoridades	Años	Procedencia de las muestras	Agua	Materias volátiles	Carbono fijo	Cenizas	Azufre
			p%	p%	p%	p%	p%
G. E. Barher, químico analítico, Sheffield	1874	No dice	No dice	31,00	63,50	4,50	0,68
Escuela de Minas de París	1890	Aragüita	10,20	39,80	48,00	2,00	No dice
" " "	1890	"	5,50	43,90	47,60	3,00	"
" " "	1890	"	6,00	43,00	45,00	6,00	"
" " "	1890	"	5,30	39,90	51,40	3,40	"
Ing. Miguel E. Palacio	1892	"	1,72	31,12	65,10	1,63	0,43
" " "	1892	Simplicio	3,80	25,70	66,25	4,25	No dice
" " "	1892	Orilla derecha	3,80	33,25	58,70	4,25	"
Ing. E. Cortese	1901	No dice	1,25	38,63	58,49	2,83	"
Laboratorio Nacional	1907	Aragüita	0,95	35,26	62,02	1,77	0,98
" "	1907	Id. (panela)	2,70	32,85	59,50	4,95	0,83

1º La humedad en el carbón no es desfavorable, siempre que no sea excesiva. En Francia se estipula el derecho á rechazar los cargamentos que contengan más de 7 p§ de agua, (1); máximum al cual sólo llega una de las muestras aquí analizadas; las demás tienen un porcentaje aceptable.

2º Los carbones de Barcelona tienen una fuerte proporción de materias volátiles, de 25,70 á 43,90 por ciento; por lo cual arden muy fácilmente y con llama larga.

3º La cantidad de carbono fijo varía aquí de 45 á 66,25 por ciento, cifras inferiores á las que corresponden á las hullas extranjeras conocidas entre nosotros. En lo que á este punto se refiere, la mejor muestra es la de la veta Simplicio, que contiene el máximum hasta ahora observado.

4ª Estos carbones, al quemarse, dejan poca ceniza, de 1,63 á 6 por ciento; circunstancia muy recomendable; pues generalmente se aceptan ratas muy elevadas.

5º Los carbones de Venezuela se han considerado á menudo como muy sulfurosos, lo cual, como se sabe, tiene el inconveniente de favorecer la destrucción de los hierros de los generadores; pero, en los análisis arriba citados, la cantidad de azufre sólo llega á 0,68 p§, siendo así que comunmente se tolera en los combustibles hasta el 1 p§ (2). No dudo que haya muestras que contengan más, sobre todo las tomadas en las capas muy superficiales, pues parece que, al profundizar la explotación, el tenor en azufre disminuye de modo notable. Lo que sucede, sobre todo con estos carbones, es que, estando mezclados casi siempre con tierra y otras impurezas, al quemarse producen una gran cantidad de escorias adherentes á las parrillas, que ocasionan la rápida obstrucción de ellas: defecto fácil de corregir con una explotación más cuidadosa.

6º Un punto muy importante que debe considerarse en toda mina de carbón es la cantidad de carbón grueso y de polvo que producen sus vetas. Los datos que he podido obtener á este respecto, referente á los filones de Aragüita, son:

Veta número	1....	50 p§	de carbón	grueso	y	50 p§	de	polvo
"	" 2....	33 p§	de	"	"	y 67 p§	de	"
"	" 3....	25 p§	de	"	"	y 75 p§	de	"

(1) *Essais des combustibles*, por D. Siderski, pág. 23.

(2) *Essas des combustibles*, por D. Sidersky, pág. 31.

Por consiguiente, se puede adoptar, para el cálculo de la producción de estas minas, la proporción de 33 p§ de carbón grueso y 67 p§ de carbón menudo mezclado con polvo ; circunstancia desfavorable que hace necesario el funcionamiento de la máquina de hacer panelas, para poder aprovechar el polvo, producto principal de la explotación. Es indudable que, al profundizar los trabajos en las minas, la cantidad proporcional de carbón grande aumentará, lográndose entonces otra ventaja, según se ha dicho ya : la disminución del azufre.

Existe en Guanta una magnífica instalación para fabricar panelas, de una capacidad de 75 á 100 toneladas diarias. Requiere algunas reparaciones que serán valoradas en otra parte del presente Informe. Parece que, en el funcionamiento de esta instalación, se han presentado algunos obstáculos provenientes del excesivo calor ; el cual, al producir el ablandamiento de la brea, hace imposible el empleo de la maquinaria. Para obviar esta dificultad, en absoluto, se necesitarían aparatos frigoríficos ó ventiladores capaces de mantener la brea á una temperatura baja ; pero se puede atenuar, limitando el trabajo á la noche y á las horas más frescas del día.

La brea se ha importado del exterior, al precio de B 100 la tonelada ; lo que es sumamente caro. Creo que hoy se podría conseguir á B 90 ; y aún á menos, en grandes cantidades. Como no todas las clases son apropiadas para este uso, sería muy útil hacer un ensayo con las del país, cuyos precios de seguro serán menores.

7º El carbón de Barcelona, al ser destilado, deja en las retortas una gran cantidad de coke de excelente calidad, muy apropiado para el servicio de las cocinas, por no ser demasiado compacto y arder con mucha facilidad; pero, para la producción de gas tiene el inconveniente de que el polvo (y quizás la tierra que generalmente lo acompaña), forma una capa alrededor de los carbones que impide la rápida expulsión de aquél ; por cuya razón se acostumbra mezclarlo, en cierta proporción, con el carbón extranjero. Por lo demás, su producción de gas de alumbrado, es bastante considerable, como se verá en seguida :

La naturaleza del coke producido hace clasificar este mineral entre los *carbones grasos bituminosos* (1). Es semejante al carbón Westmoreland, que importa la "Compañía de Alumbrado

(1) *Traité de Métallurgie*, por M. L. Gruner, pág. 92.

Eléctrico y de Gas" de Caracas. Experimentos comparativos hechos por el señor R. Schlüter, Ingeniero de dicha Compañía, han dado los siguientes resultados :

Producción por tonelada

	Gas de alumbrado	Coke
Carbón de Barcelona....	227 m. cúb. (8.000 pies cúb.)..	605 ks.
Carbón Westmoreland ..	283 m. cúb. (10.000 pies cúb.)..	677 ks.

Calculadas estas producciones á los precios de venta de la Compañía, esto es, á B 20 el millar de pies cúbicos de gas y á B 4 los cuarenta y seis kilos de coke, resulta que una tonelada de carbón Westmoreland equivale industrialmente á $1\frac{1}{4}$ toneladas del de Barcelona.

8° Estos carbones generalmente no tienen brillo y son muy friables ; lo cual es debido á la gran cantidad de polvo que contienen. Se desagregan fácilmente á la interperie. Además, ellos son amontonados casi siempre en las playas, á veces durante mucho tiempo antes de ser entregados al consumo ; y es sabido que los combustibles, depositados al aire libre, pierden 15 y 20 p§ de su potencia calorífica ; y, en los climas cálidos, hasta 25. (1) Por estas razones, es indispensable, al comenzar de nuevo la explotación de las minas, construir en Guanta un depósito cerrado suficientemente capaz.

9° Para los usos corrientes de la industria, el principal elemento de un carbón es su poder calorífico. Los ensayos que he podido obtener de estos carbonos, son los siguientes :

Autoridades.	*Procedencia de las muestras.*	*Poder calorífico.*
Escuela de minas de París.	Aragüita..... ...	5.866 calorías
" " " "	.....	6.189 "
" " " "	.....	6.003 "
" " " "	.....	6.173 "
Ing. Miguel E. Palacio....	Veta de la orilla derecha	6.307 "
Ing. Pearse y Roberto	Aragüita	9.303 "
Ing. E. Cortese.....	No dice	9.052 "

Los resultados de los dos últimos ensayos discrepan mucho de los otros; por lo cual creo que deben desecharse, adoptando el promedio 6.108 *calorias*, de los cinco primeros.

(1) *Engineering and Mining.* 23 de mayo de 1907.

Como el carbón de panelas de Cardiff, muy conocido entre nosotros, tiene una potencia de 7.500 *calorías*, resulta que 1 tonelada de este combustible produce el mismo efecto calorífico de 1½ toneladas de carbón de Barcelona: equivalencia teórica que no parece haber sido confirmada por la experiencia, á causa, quizá, de las materias extrañas con que está generalmente mezclado el segundo, materias que, para fundirse ó convertirse en escorias, absorven cierto número de calorías; ó de la disminución de la potencia calorífica por la larga exposición del mineral á la intemperie.

En un informe del señor G. Knoop al Ministro de Obras Públicas se afirma, en vista de ensayos practicados en el Gran Ferrocarril de Venezuela, que los carbones de Barcelona se prestan, en lo general, para ser usados en calderas fijas;y también en locomotoras, cuando la línea es de poca pendiente; pero que, si esta última es fuerte, al aumentar el tiro, ofrecen aquellos el inconveniente de ser muy livianos y pulverulentos y de dar mucho humo, tendiendo á irse por la chimenea sin desarrollar suficiente vapor. Aunque éste es un defecto que puede atenuarse con la fabricación de panelas comprimidas, se vé aquí una nueva causa de discrepancia entre el poder calorífico deducido de los análisis y el que da la experiencia (1)

Para estar cerca de la verdad, creo, pues, que, mientras no cambien las condiciones de explotación de estas mismas, debe adoptarse una equivalencia de *1 tonelada de carbón de Cardiff por 1½ toneladas de carbón de Barcelana.*

En sintesis, como resúmen de las anteriores líneas, se puede decir que el carbón de las minas de Barcelona es propiamente un *lignito bituminoso de buena calidad;* asemejándose á veces, en las mejores muestras, á las *hullas de llama larga;* más, la circunstancia de estar sus yacimientos en terrenos relativamente modernos (*Terrenos terciarios*), hace confirmar aquella clasificación. El es apropiado, principalmente, para la fabricación de gas, por su fuerte proporción en materias volátiles; y luego, en segundo término, para ser empleado como combustible. Por supuesto que las condiciones de este mineral mejorarán, como ya he dicho, al ser más profunda la explotación.

Costo de extracción. Para calcular el precio medio de la

(1) Informe del señor G. Knoop, Direclor del Gran Ferrocarril de Venezuela, al Ministerio de Obras Públicas, 23 de agosto de 1907.

extracción de una tonelada de carbón de las minas de Naricual, hasta ponerla al costado dei buque en Guanta, me valdré de datos tomados personalmente en el lugar; y de los informes, escritos con anterioridad, por los Doctores Aguerrevere y Centeno Grau. Supondré, como base de producción, 100 toneladas diarias, que es la cantidad á que debe aspirarse para que la Empresa sea remuneradora.

Mineros—Banqueos de carbón, &.....	B	3,
Mineros—Banqueo de material estéril en socavones, &.....		0,40
Trabajo de enmaderado, reparaciones, &.....		0,40
Caporales—Parte proporcional.....		0,50
Carpinteros, maquinista, fogoneros, &.....		0,50
Madera, aceite, &.....		1,00
Trasporte de carbón y de material en el interior de la mina		0,50
Extracción á la boca-mina.....		0,20
Cedazos y otros pequeños trabajos.....		0,30
Servicio de bombas.....		0,20
Administración general—Parte proporcional....		1,00
Costo en el wagón en Naricual.....	B	8,00
Flete por Ferrocarril hasta Guanta.....		3,00
Acarreo al Muelle.....		0,50
Costo de 1 tonelada de carbón al costado del buque en Guanta	B	11,50

Ahora, el valor de una tonelada de panelas es el siguiente:

Costo de $\frac{9}{10}$ tonelada de polvo de carbón en la fábrica, en Guanta.....	B	9,90
Valor de $\frac{1}{10}$ tonelada de brea á B 90 la tonelada.		9,00
Manufactura		1,60
Aceite, carbón para calderas, &.....		1,00
Trasporte al Muelle		0,50
Administración general—Parte proporcional....		1,00
Costo de 1 tonelada de panelas al costado del buque en Guanta	B	23,00

Como, según lo dicho anteriormente, la producción debe re-

partirse así: $\frac{1}{3}$ de carbón grueso y $\frac{2}{3}$ de polvo, ó sea de panelas, el costo de las 100 toneladas diarias, puestas en Guanta al costado del buque, será el siguiente:

$33\frac{1}{3}$ toneladas de carbón grueso á B 11,50....	B 383,33
$66\frac{2}{3}$ toneladas de panelas á B 23,00.....	1.533,33
Costo de las 100 *toneladas diarias*.....	B 1.916,66

Si se agregan B 0,50 por tonelada, que se reservaron los dueños primitivos de las minas, resultarán *B 19,66*, ó sean B 20 en números redondos, *como importe de una tonelada de carbón y panelas, puesta en el muelle de Guanta;* sin contar los intereses del capital, invertido por el Gobierno Nacional, en la compra de la Empresa.

Por de contado que, si la producción diaria llegase á ser mayor de 100 toneladas, este precio de costo disminuirá; así como aumentará en el caso contrario, á tal punto que puede convertirse la explotación en un verdadero perjuicio, si ella es demasiado limitada.

Las cifras anteriores se refieren á los gastos que ocasiona una tonelada de carbón, puesta en el Muelle; sin contar el trabajo del embarque, que se ha venido practicando por medio de la grúa y de cajones hechos al efecto, algunos de los cuales se ven todavía en el fondo del mar, del lado interior del Muelle. Este procedimiento de embarque, que es incómodo y lento, deberá organizarse de otro modo en lo futuro, con vista de los aparejos usados hoy corrientemente en las Estaciones carboneras.

Precio de venta. Los precios, á bordo en La Guaira, de los carbones extranjeros ya citados en este Informe, son:

Carbón Westmoreland para la producción de gas.....	B 48	la tonelada
Carbón inglés en panelas *Crown Paetnt*, para calefacción.....	41	" " (1)

Como la equivalencia industrial de ellos, con respecto á nuestro carbón, es, según sea ha visto, de 1 á $1\frac{1}{4}$ y de 1 á $1\frac{1}{2}$, respectivamente, resultará, adoptando los mismos precios proporcionalmente, que el carbón de Barcelona podría venderse á bordo en La

(1) Ultimamente ha subido el precio de los carbones en el interior; alza que no he tenido en cuenta, porque ella puede ser momentánea.

Guaira, como productor de gas, á B 38; y, como combustible de calefacción, á B 27 la tonelada.

Los depósitos de Trinidad y Curazao, donde á menudo se surten de carbón, para sus viajes de regreso, los trasatlánticos que visitan nuestras costas, venden la tonelada á un precio que fluctúa entre 32 y 40 bolívares; pero, como estos carbones son generalmente de inferior calidad al *Crown Patent*, les supondré una equivalencia, comparados con el nuestro, de 1 á $1\frac{1}{3}$; de modo que éste último podría venderse, de 24 á 30 bolívares.

En vista de este examen comparativo, creo que *no debe fijarse un valor superior á B 25 como precio medio de venta de la tonelada de carbón puesta en el muelle de Guanta, incluyendo el carbón á granel y el de panelas.* Esto, como base del negocio; pues, la tendencia al alza en el valor del carbón, que se nota desde hace algún tiempo en los mercados extranjeros, hace presumir la obtención de mayor precio, sobre todo si se mejoran las condiciones de explotación del mineral.

El precio de venta fijado, con una extracción de 100 toneladas diarias ó de 30.000 por año, daría una utilidad probable de B 150.000 anuales; en el supuesto, bien entendido, de que se pudiese vender toda la producción. Conviene, pues, estudiar este punto con el mayor detenimiento.

Consumo

1º Lo que se ocurre naturalmente, al considerar este asunto, es tratar de que el país mismo consuma el combustible producido por sus propias minas. Según los datos estadísticos que he obtenido en el Ministerio de Hacienda, la importación de carbón mineral, en toda la República, ha sido, en los últimos cuatro años, la siguente:

1903	10.992	toneladas
1904	14,112	"
1905	10.301	"
1906	11.056	"

Sea un promedio de *11.615 toneladas anuales.* Si á esta cifra se agregan 4.500 *toneladas*, cantidad que puede calcularse, según datos oficiales, como consumo probable de nuestra Marina de guerra en un año, resulta un consumo total de *16.115 toneladas*; esto es, la mitad próximamente de la producción que se ha supuesto para las minas de Barcelona. Por consiguiente, el consumo inte-

rior no podría servir de base única para una explotación en grande escala; sobre todo, cuando no todos los carbones importados serán reemplazables por el nuestro.

Si me concreto ahora al carbón para la fabricación de gas, á cuyo destino son más apropiados nuestros carbones, el único consumidor del artículo en el país, que es la "Compañía de Alumbrado Eléctrico y de Gas", de Caracas, apenas importa anualmente 2.000 toneladas, comprendidas las dos especies que ella usa, el Westmoreland y el Cannel.

Por lo demás, creo que sería ventajoso establecer depósitos de carbón de Barcelona, en Caracas y en Valencia; pues, gozando el Gobierno de las franquicias á que tiene derecho por sus contratos con el Tajamar de La Guaira y con los Ferrocarriles de La Guaira á Caracas y de Puerto Cabello á Valencia, podría sostener la competencia con éxito, en dichas ciudades, contra los carbones extranjeros. En efecto, el precio de la tonelada en Caracas, sería:

Costo de la tonelada en el Muelle de Guanta.... B	20,
Gastos de embarque.....	1,
Trasporte á La Guaira en buques fletados al efecto	6,
Tajamar de La Guaira (medio derecho)	2,50
Gastos en La Guaira	2,
Ferrocarril de La Guaira á Caracas (medio flete)	20,
Acarreo en Caracas.....	4,
Utilidad que se reserva el Gobierno en cada tonelada.....	5,
Valor de la tonelada en Caracas.....	60,50

Mientras que el carbón de Cardiff se vende en la ciudad á razón de B 100 *la tonelada.*

2º Uno de los problemas que, en el porvenir, tendrá que resolver la ciudad de Caracas, es la cuestión del combustible de uso doméstico; pues los bosques van desapareciendo de sus alrededores, convertidos en carbón vegetal; y éste se hará cada día más costoso por el alejamiento de los lugares de producción. Si se consideran además todos los perjuicios que se originan de la destrucción de las montañas en las cercanías de una ciudad, se

verá que la solución satisfactoria de este problema es de capital importancia para el Municipio.

Las consideraciones anteriores me han inducido á estudiar los medios de llegar á satisfacer las necesidades del consumo de combustible en la ciudad, con los mismos carbones extraídos de las minas del país; procurando de este modo una doble ventaja, toda vez que dichas minas asegurarán así un consumo seguro y permanente de parte de sus productos. El plan que me propongo recomendar es el establecimiento de las cocinas de gas, que tan buenos resultados han dado en otros países.

Aunque estas apreciaciones se referirán especialmente á una Empresa particular, como es la "Compañía de Alumbrado Eléctrico y de Gas," de Caracas, he juzgado conveniente no omitirlas en el presente Informe, pues, por las razones arriba anotadas, las considero también de interés público.

Es un hecho que el alumbrado eléctrico tiende á generalizarse, cada día más, en toda la ciudad, de tal modo que el gas está llamado á desaparecer, dentro de muy corto tiempo. Ahora bien, la referida Empresa posee una instalación completa para la producción de gas; y una red de tubos extendida á casi toda la población, que serán entonces inútiles. Ellas no servirán ni como instalaciones de reserva, para cuando falte accidentalmente la luz eléctrica, toda vez que las tuberías de pequeño diámetro correrán el riesgo de obstruirse al suspenderse su uso diario. En cambio, aprovechadas aquellas para la fabricación del *Gas de agua* ó *Fuel gas*, destinado á las cocinas, á más de su servicio ordinario, sí constituirán una verdadera reserva, en mejores condiciones, como que este gas, de producción muy económica, puede usarse también para el alumbrado, con sólo adaptar á las lámparas las pequeñas camisas conocidas con el nombre de *Auer Welsbach*, cuyo valor es relativamente insignificante.

Los gastos de primera instalación del negocio serían, por lo tanto, de muy poca magnitud; teniéndose además la ventaja de que gran número de casas de Caracas (como 2.000) tienen sus tuberías interiores ya colocadas; y de que las hornillas comunes de nuestras cocinas pueden utilizarse, con sólo conectarlas á la tubería y proveerlas de quemadores.

Fuera de los beneficios ya citados, que reportará la comunidad con el implantamiento de esta Empresa, la economía

inmediata para el público es evidente, según se desprende del siguiente cálculo. Suponiendo un término medio de cuatro hornillas en actividad en cada casa, ellas consumirían, durante seis horas diarias de trabajo, 100 pies cúbicos de *gas de agua;* (1) los cuales, al precio de venta de B 8 el millar, costarían B 0,80 ó sean *16 centavos fuertes* : gasto muchísimo menor que el ocasionado diariamente por el carbón vegetal en la generalidad de las casas de Caracas.

Ahora, para la Empresa que lo acometa, es también un negocio de pingües resultados. En efecto, en la fabricación de *gas de agua* será conveniente, dadas las condiciones del carbón de Barcelona, mezclar dos toneladas de este último con una de Westmoreland. Las producciones, por tonelada, de estos carbones, son, respectivamente, de 21.330 y 24.900 pies cúbicos de dicho gas. Por consiguiente, si llegasen á suscribirse 5.000 casas, por ejemplo, de las 11.000 que tiene Caracas, con un consumo probable de 500.000 pies cúbicos de gas por día, sería necesario gastar, según las proporciones dichas, 15 toneladas de carbón de Barcelona y 7½ de Westmoreland, es decir, hacer una erogación por razón de combustible, que no excedería de B 2.000 ; mientras que las entradas alcanzarían á B 4.000 diarios.

Así pues, el establecimiento de esta Empresa aseguraría la venta anual de más de 5.000 toneladas de carbón de Barcelona.

3º Debe procurarse que los vapores trasatlánticos, que hacen escala en nuestros principales puertos, consuman el artículo, en competencia con los depósitos de Trinidad y de Curazao; para lo cual convendría hacer la propaganda, ofreciendo muestras á las diversas líneas, á fin de que ensayasen el carbón en sus respectivos buques ; y establecer agencias comerciales en todos los puntos de escala. No dudo que de este modo se pudiera colocar gran parte de las 30.000 toneladas anuales, que he calculado como producción de las minas de Barcelona; pues, el comercio de carbón en Trinidad, unido al de Curazao, monta, según informes, á más de 60.000 toneladas por año. Por lo demás, para atraer, al puerto de Guanta, los buques que necesiten carbón, deben ofrecerse allí todas las facilidades posibles ; suprimiendo en su favor, como ya he dicho, los impuestos de tonelaje, etc.; á fin de hacer de aquel puerto una verdadera

(1) Experimentos hechos en Caracas por el señor Ingeniero Rudolph Schlüter,

Estación carbonera, con todas las franquicias establecidas en Curazao y Trinidad.

Presupuesto.—Resta sólo calcular los gastos necesarios para que las minas de Naricual puedan producir cien taneladas diarias de carbón. Son los siguientes :

Prolongación de la *Galería Principal número 1*, hasta los filones 3, 2 y 1	B	56.000,
Prolongación de la *Galería principal número 2*, hasta encontrar el primer filón		20.000,
Montura de un ventilador y un winche en Cerro Grande		10.500,
Instalación de un cedazo y un embarcadero de carbón en Cerro Grande		4.300,
Líneas portátiles Decauville		3.500,
Dos locomotoras pequeñas para la línea de Barcelona á Naricual		30,000
Por valor de 50 wagones Decauville para las vías portátiles		10.000,
Reparación de los wagones para cargar carbón		4.000,
Reparación del cedazo frente á la *Galería Principal número 1*		800,
Reparación del embarcadero de carbón, en el mismo lugar		1.100,
Reparación de la caldera del winche, etc.		560,
Reparación de la fragua, etc		600,
Por valor de un tubo nuevo para el ventilador		1.150,
Por valor de una bomba, accesorios, etc.		2.500,
Reparación de la casa de la antigua Oficina en Naricual		2.000,
Construcción de dos ranchos grandes para los obreros		4.000,
Reparaciones y reformas de la Fábrica de panelas, en Guanta		7.500,
Construcción de un depósito de carbón, en Guanta		10.000,
	B	168.510,
Gastos imprevistos—10 p§		16.850,
Total	B	185.360,

Con este gasto se podrán explotar : en la *Galería Principal número 1*, de Aragüita, cuatro filones, más lo que se pueda extraer todavía del filón número 5 ; y en la *Galería Principal número 2*, de Cerro Grande, un filón. *Total* : *6 filones.*

La duración de estos trabajos preliminares la calculo en diez meses, durante los cuales puede hacerse también la explotación de los filones que se vayan alcanzando. Posteriormente podrá continuar la perforación de la Galería Principal de Cerro Grande hasta cortar todos los filones allí existentes.

V.—Resumen.

1º El Muelle de Guanta está en muy mal estado y requiere una reparación inmediata. El Ferrocarril de Guanta á Naricual está en mediano estado de conservación. En la 1ª sección, de Guanta á Barcelona, se hace el tráfico con regularidad. El tráfico en la 2ª sección, de Barcelona á Naricual, así como la explotación de las Minas, están paralizados.

2º El valor de las erogaciones que exigen los diversos departamentos de la Empresa, es el siguiente :

Reparaciones del Muelle de Guanta	B	33.220,
Utiles para el servicio del muelle		6.550,
Reparaciones del Ferrocarril de Guanta á Barcelona		19.800,
Material rodante		25.000,
Reparaciones de edificios		2.800,
Taller Mecánico		26.950,
Reparaciones del Ferrocarril de Barcelona á Naricual		27.720,
Explotación de las Minas de Carbón de Naricual		185.360,
Total	B	327.400,

3º El Ferrocarril de Guanta á Barcelona se sostiene muy precariamente con sus ingresos actuales. Para aumentarlos, se recomiendan los medios siguientes :

(a). Fomentar el taller mecánico y ensancharlo con la montura de la máquina de aserrar, para el servicio del público.

(b). Establecer en Guanta el servicio de agua potable, para las embarcaciones que lo soliciten.

(c), Prolongar el Ferrocarril al interior, hasta San Mateo, á fin de asegurar la conducción de los ganados de embarque.

(d). Establecer corrales y romana para el servicio de los ganados de exportación.

(e). Establecer tarifas diferenciales, las más bajas posibles, tanto para el Muelle como para el Ferrocarril, á fin de atraer el comercio de cabotaje.

(f). Explotar las minas de carbón, de modo que éstas puedan producir 100 toneladas diarias de mineral.

4º El carbón de Barcelona es un buen *lignito*. Su equivalencia industrial, comparado con el carbón de Cardiff, es la siguiente: 1 tonelada de carbón de Cardiff hace el mismo efecto calorífico de 1½ toneladas de carbón de Barcelona. Este es apropiado, en primer término, para la fabricación de gas, por su fuerte proporción en materias volátiles; y luego, para la calefacción.

5º La extracción del carbón de Barcelona debe hacerse de las capas más profundas, siempre que ello sea posible económicamente, pues, además de que entonces saldrá mayor cantidad de carbón grueso, se ha observado que el carbón profundo está menos cargado de azufre. La explotación ha de hacerse con el mayor cuidado, á fin de que el mineral no quede mezclado con tierra.

6º El precio de costo de la extracción de una tonelada de carbón, puesta al costado del buque en Guanta, es de B 20, incluyendo el carbón á granel y el de panelas.

7º Las minas de Barcelona producen, por término medio, 33 p§ de carbón grueso; y 67 p§ de polvo ó sea de panelas.

8º El carbón de Cardiff cuesta, á bordo en La Guaira, B 41; mas, como una tonelada de este combustible equivale á 1½ del de Barcelona, éste no podría venderse á más de B 25 la tonelada en el Muelle de Guanta. Creo que es éste el precio de venta que debe fijarse, por ahora, para poder competir con los carbones extranjeros.

9º La extracción de 100 toneladas diarias de carbón daría al Ferrocarril los medios de conservarse holgadamente; y produciría además, al Gobierno Nacional, una utilidad probable de B 150.000 *anuales, siempre que la producción se vendiese totalmente.*

10. Para vender esta cantidad de combustible, 30.000 toneladas anuales, no bastaría nuestro mercado interior, pues, la im-

portación de carbón mineral por todos los puertos de la República, unida al consumo anual de la Marina de guerra, sólo alcanza á *16.115 toneladas por año.* Los medios propuestos para procurar la venta total de aquella producción, son los siguientes:

(a). Establecer en Caracas y en Valencia, depósitos de carbón de Barcelona, donde se podría vender éste á razón de B 60 la tonelada, más ó menos: precio posible, á causa de las franquicias de que goza el Gobierno por sus contratos con el Tajamar de La Guaira y con los Ferrocarriles de Puerto Cabello á Valencia y de La Guaira á Caracas. En esta última ciudad se vende el carbón de Cardiff á B 100 la tonelada.

(b). Excitar á la "Compañía de Alumbrado eléctrico y de gas" de Caracas, al implantamiento de la *Empresa de cocinas de gas*, la cual sería altamente beneficiosa, tanto para dicha Compañía como para la comunidad. Suponiendo sólo 5.000 suscritores en la ciudad, se aseguraría, por este respecto, la venta de más de 5.000 toneladas anuales de carbón de Barcelona.

(c). Procurar que los vapores trasatlánticos que hacen escala en nuestros puertos, consuman el artículo, estableciendo la competencia con los depósitos de Trinidad y de Curazao. El precio actual del carbón corriente en Curazao es de 15½ florines; y en Trinidad, de 6½ dollars: precios que equivalen, en nuestra moneda, á B 36,00 próximamente. El movimiento comercial de carbón alcanza, en ambas islas, á más de 60.000 toneladas, anualmente. Estos carbones son, por lo general, inferiores al de Cardiff: se puede suponer una equivalencia de 1 á 1⅓ entre ellos y el de Barcelona.

11. Como se ve, la explotación de estas Minas es un negocio mercantil, cuyo éxito dependerá principalmente de la demanda que tenga el artículo y de los medios de insinuar su venta ante los consumidores; por lo cual juzgo que, como punto previo, antes de acometer de nuevo la explotación en grande escala, sería lo más prudente cerciorarse de si las Compañías de navegación comprarían el producto corrientemente. Para ello, convendría extraer cierto número de toneladas, con el objeto de ofrecerlas á aquellas como muestra, á fin de que las probasen en sus vapores. El precio de B 25 por tonelada es hoy muy halagador; pero hay que tener también en cuenta, para el caso, las demás condiciones del carbón, su densidad, &; las pruebas son, pues, indispensables.

12. Mientras tanto se podrían aumentar los ingresos de la

Empresa del Ferrocarril de Guanta á Barcelona, poniendo en práctica algunos de los otros medios arriba indicados.

Termino este largo Informe, protestando al ciudadano Ministro que he hecho cuanto me ha sido posible para estudiar concienzudamente el asunto á que él se contrae; asunto grave y difícil, por abarcar no sólo cuestiones de Ingeniería práctica, sino también problemas de orden administrativo.

Dios y Federación.

G. Jiménez.

Muelle de La Vela, Ferrocarril de La Vela á Coro y Minas del Estado Falcón

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Terminado el examen de las obras arriba nombradas, tengo el honor de presentar á ese Ministerio, acerca de ellas, el siguiente Informe :

I.—Muelle de La Vela de Coro.

El muelle existente en La Vela, que es de madera, tiene una longitud total de 99,m70, con un ancho de 6,m50 y una profundidad de agua, en la extremidad, de 1,m55. La obra no ha sido bien situada, pues ha debido colocarse en la dirección del noreste, á fin de que la marejada la hiriese de frente y no de costado.

Como el mar se ha ido retirando después de construido el Muelle, éste no tiene hoy en el agua sino 33,m70 ; habiendo quedado en seco los primeros 66 metros. La estructura de este muelle es muy sencilla. Los estacones, de 0,m16 de diámetro, están colocados, en el sentido longitidunal, á 1,m60 de distancia entre sí ; y á 1 metro, en el sentido transversal. Sobre ellos reposan las vigas y los durmientes de 0,m12 por 0,m12 ; y en seguida, los tablones de pitchpine de 0,m07 de espesor.

Según el orden de la construcción, parece que, en su principio, hubo, en la parte de muelle que está hoy sobre el agua, 154 estacones ; de los cuales sólo existen 78. El resto ha desaparecido, arrancado por las marejadas, quizá por no haber sido enterrados suficientemente. De los 78 que quedan, hay como 30 flojos, próximos á desaparecer. En el pavimento hay 6 tablones en mal estado, que es necesario reponer ; así como 10 durmientes de 6 metros de longitud. El tinglado y la escalera lateral requieren también pequeñas reparaciones.

La falta de tantos estacones ha producido los consiguientes hundimientos en el entablado ; de tal modo que la reparación de la obra es de la mayor urgencia, á fin de salvarla de una ruina total. Estando hoy en seco como las dos terceras partes del muelle, sería conveniente prolongarlo, siquiera en

20 metros más, para ofrecer mayores facilidades al tráfico; de ningún modo para obtener mejor calado, pues, á esa distancia, la profundidad del mar es la misma que en la extremidad del muelle actual. Para mayor economía, podría hacerse dicha prolongación sin continuar el tinglado; el cual, aunque útil, no es de imprescindible necesidad.

Antes de seguir adelante, creo oportuno dejar aquí consignado, de una vez, el *Presupuesto* que he formulado para las reparaciones del Muelle y para la construcción de 20 metros nuevos:

Presupuesto:

Demolición de la parte de muelle donde se van á clavar los nuevos estacones	B	200,
Valor de 205 estacones de vera, de 5,m50 de largo, á B 12		2.460,
Valor de 80 metros de vigas de 0,m15 por 0,m12, á B 5		400,
Valor de 125 metros de vigas de 0,m12 por 0,m12, á B 3		375,
Valor de 100 durmientes de 4 metro de largo, á B 8		800,
Valor de 95 tablones de madera del país, de 0,m07 de espesor, á B 15 cada uno		1.425,
Valor de 6 planchas de hierro galvanizado para reparar el techo actual		42,
Clavos para los estacones, pernos, etc		350,
Reparación de la escalera lateral		100,
Reparación del tinglado		75,
Valor de 4 quintales de clavos de 5 pulgadas, para clavar los tablones, á B 60		240,
Pintura al óleo del techo		650,
Valor de dos martinetes de mano		80,
Obra de mano		4.500,
	B	11.697,
Gastos imprevistos—10 p§		1.170,
Total	B	12.867,

Varias personas importantes del Estado Falcón, así como la prensa local, han abogado, en varias ocasiones, por la construcción de un nuevo muelle en La Vela, en algún sitio más adecuado de la costa; prescindiendo entonces del actual, que no podrá servir nunca sino para embarcaciones de muy pequeño calado.

Efectivamente, la costa del mar en La Vela es de poco fondo hasta á una gran distancia de la orilla; lo que obliga á los buques de algún tonelaje, á anclar sumamente lejos del muelle. A esto se agrega que dicho puerto es muy desabrigado; y que la brisa del noreste, allí dominante, produce fuertes marejadas que, muchas veces, hacen imposible el trabajo de embarque y desembarque, sobre todo en las horas de la tarde; no efectuándose entonces dicho trabajo sino en algunas horas de la mañana, que es cuando el mar está menos agitado.

Estas circunstancias me indujeron á practicar una exploración por las costas vecinas á dicho puerto; cuyos resultados anoto en seguida.

A barlovento del muelle actual y como á 500 metros de distancia, hay un sitio de la costa, llamado "El Castillito," que ha sido recomendado antes como apropiado para el establecimiento de un muelle. El mar presenta allí los siguientes calados, tomados en la dirección del noreste:

A	30	metros	de	la orilla	0.m90
"	50	"	"	"	1.m20
"	80	"	"	"	1.m45
"	100	"	"	"	1.m80
"	125	"	"	"	2.m30
"	150	"	"	"	2.m70

Comparando estos números con los que obtuve sondeando en la dirección del muelle actual, á saber:

A	33	metros	de	la orilla	1.m55
"	53	"	"	"	1.m50
"	73	"	"	"	1.m80

se ve que el sitio donde está hoy el muelle es superior á "El Castillo." Este lugar queda, además, algo retirado de la Aduana, aunque más cerca del fondeadero de las embarcaciones grandes.

Donde sí se encuentra bastante profundidad á poca distancia de la costa, es en el lugar llamado "Santiaguillo," situado á 2.000 metros, más ó menos, á barlovento de la Aduana. Los sondeos, en dicho lugar, dieron estas cifras:

A	25	metros	de	la orilla	0.m91
"	50	"	"	"	1.m82
"	75	"	"	"	2.m13
"	100	"	"	"	3.m04
"	125	"	"	"	3.m35
"	150	"	"	"	3.m96
"	175	"	"	"	4.m57
"	200	"	"	"	4.m88
"	225	"	"	"	5.m20
"	250	"	"	"	5.m50

En cuanto á calado, sería, pues, "Santiaguillo" el sitio más apropiado para el establecimiento de un muelle.

Pero la profundidad no basta en el presente caso: se necesitan también aguas tranquilas, que permitan el atraque de las embarcaciones; condición que no se consigue en esta costa, más ó menos desabrigada en su mayor parte.

La realización de un muelle en La Vela, para embarcaciones mayores, es un problema de muy difícil solución; á menos que se emprendiese la construcción de un tajamar ó rompe-olas, obra que es, como se sabe, de gran costo. Es verdad que el muelle podría trazarse en la dirección del noreste, es decir, en la misma dirección de la marejada; pero esto, aunque mejoraría sus condiciones, no haría más que atenuar las dificultades.

Por estas razones, creo que no vale la pena de cambiar de sitio el muelle actual; pues, prescindiendo del calado, las marejadas no permitirán el atraque de buques de alguna importancia en ninguno de los lugares arriba nombrados; teniendo aquel la ventaja de su cercanía á la Aduana.

Construir una obra nueva es una idea que predomina siempre en la generalidad, antes que la de reparar una antigua; pero, si no se han de obtener ventajas apreciables con la nueva construcción, lo más acertado, por lo económico, es proceder á la reparación de la existente; la cual, con una pequeña prolongación, será suficiente para el movimiento comercial de La Vela.

Ahora, si el Gobierno resolviere la explotación, en grande escala, de las Minas de carbón del Estado, entonces será conveniente: ó prolongar el muelle la longitud necesaria para el embarque del carbón en grandes gabarras, prolongación que podría hacerse en la dirección del noreste; ó establecer una línea de cable aéreo que llegase directamente al fondeadero de las embarcacio-

nes de gran calado. Más adelante, al tratar de las explotación de las Minas, expondré algunos detalles sobre el particular.

II.—Ferrocarril de La Vela á Coro

Esta línea tiene una longitud total de 13½ kilómetros; y un ancho, entre rieles, de 0m91 (3 pies ingleses). Los durmientes son todos de madera; predominando, entre ellos, los de una madera americana, muy liviana, que según dicen, se pica dificilmente; pero que tiene el defecto de ser demasiado blanda, aflojándose, por consiguiente, los clavos con la trepidación producida por los trenes. Por esta razón, se están sustituyendo con durmientes de verá y de curarire (araguaney).

El Ferrocarril de La Vela á Coro está construido, en su mayor parte, sobre terrenos anegadizos y carece, en absoluto, de balasto; por lo cual, se hace difícil conservarlo en buen estado, sobre todo, en la estación lluviosa. La falta de desagües laterales y el pequeño número de alcantarillas de que está dotado, producen, á veces, la acumulación de las aguas de lluvia al pié de los terraplenes, ocasionándose, por este motivo, derrumbes y hundimientos en la línea.

Fuera del puente de hierro colocado en Las Calderas, que es una obra importante, los demás son, en su totálidad, de madera. Entre las alcantarillas construidas, sólo hay cinco con estribos de mampostería.

Los rieles son generalmente de 15 kilogramos por metro líneal; y algunos de 20. Como no existen rieles de repuesto y como pronto habrá necesidad de ellos, sobre todo en La Vela, donde hay algunos que están ya algo deteriorados, sería conveniente limitar la línea del Ferrocarril sólo hasta las afueras de la ciudad de Coro, construyendo una pequeña Estación, que no costaría más de B 4.000, en la casa donde está hoy el depósito de máquinas, propiedad de la Empresa. Esta modificación ofrecería varias ventajas: se podría disponer entonces de 300 metros de vía para los repuestos necesarios; se economizaría el alquiler de casa para la Estación; y, al levantar los rieles de la calle Falcón, se suprimiría el paso del Ferrocarril por el interior del poblado, lo cual constituye siempre un peligro para el tráfico. Mientras tanto, si hubiere necesidad urgente de rieles, pueden tomarse de las líneas muertas, existentes en La Vela, para el movimiento del carbón.

El estado de conservación de esta línea es bastante bueno entre Coro y Las Calderas; pero, entre este último punto y La Vela (8 kilómetros), donde el terreno es muy anegadizo, necesita algunas reparaciones importantes, á saber: completar la plataforma de la línea y empaquetar la vía en varios trayectos, sobre todo cerca de la quebrada de El León; corregir desniveles transversales en muchos lugares; enderezar algunos rieles; colocar durmientes en los sitios donde faltan; y continuar la sustitución de los durmientes americanos con los de madera del país. Como he dicho ya, la conservación de esta línea requiere una atención constante, por la falta de balasto, por las malas condiciones de la mayor parte de sus durmientes y por la naturaleza de los terrenos que atraviesa.

Los puentes y alcantarillas están, por lo general, en buen estado. Sobre este punto, sólo tengo que anotar la necesidad de sustituir: 18 estacones, 2 planchas de vera y 25 durmientes; además de 8 durmientes grandes en el puente de Las Calderas.

Material rodante.—El de que dispone esta Empresa es muy limitado; á saber: 2 locomotoras; un wagón de pasajeros; 1 wagón de carga; y tres plataformas para el carbón, cada una de las cuales puede cargar de 8 á 9 toneladas. De las dos locomotoras, la pequeña está inservible; y la grande, de 16 toneladas, que hace hoy el servicio, quedará también inútil dentro de muy corto tiempo, si no se le hacen las reparaciones que urgentemente necesita.

Como se ve, no hay material de repuesto de ninguna especie, ni tampoco taller mecánico donde hacer las reparaciones; pues, sólo existe en Coro un pequeño taller de herrería, en el depósito de las máquinas. En tales condiciones, es de temerse que, en cualquier momento, tenga que suspenderse el tráfico, principalmente por falta de locomotoras. Es, pues, urgente, la adquisición de una de reserva; la cual, si se supone igual á la grande existente, costaría 4.500 dollars, puesta á bordo en La Vela.

Debe también solicitarse un maquinista competente para guiar el tren, que tenga algunas nociones de mecánica práctica, á fin de que pueda siquiera darse cuenta de las reparaciones que requiere el material rodante. Entregado éste á manos completamente inexpertas, su duración tiene que ser mucho menor.

Presupuesto para las reparaciones más urgentes.—Aunque

algunos de los gastos que exige hoy este Ferrocarril, son, propiamente, gastos de conservación, he creído oportuno valorar aquí los más necesarios; prescindiendo del empaquetado de la vía entre Las Calderas y La Vela y de la reposición gradual de los durmientes; trabajo que puede practicarse poco á poco por las cuadrillas encargadas de la conservación. La Empresa tiene una existencia regular de durmientes de vera; los cuales, por otra parte, son muy baratos en la localidad (B 1 por cada pieza).

Hago en seguida el avalúo de las erogaciones que considero de mayor necesidad:

Apertura de desagües	B	1.500,
Trabajos para completar la plataforma de la línea en algunos sitios		750,
Por enderezar los rieles en tres puntos de la vía		150,
Por calzar y nivelar la línea en varios trayectos		450,
Madera para reparar los puentes y alcantarillas, con obra de mano		720,
Valor de una locomotora de 16 toneladas, armada		26.500,
	B	33.070,
Gastos imprevistos—10 p%		3.007,
Total	B	33.077,

No he incluido aquí el embalastado de toda la línea, por ser un trabajo relativamente costoso, toda vez que, en las cercanías de ella, no existe el material adecuado.

Explotación.—El movimiento de esta Empresa, desde su inauguración hasta el 31 de diciembre de 1906, ha sido el siguiente:

Años	Total de ingresos	Total de egresos	Diferencia favorable	Diferencia adversa
1898	B 68.098,25	B 68.846,17	.....	B 747,92
1899	57.387,72	57.216,96	B 170,76	.....
1900	56.681,69	52.631,23	4.050,46	.....
1901	37.073,69	42.217,12	.....	5.143,43
1902	25.480,11	39.263,80	.....	13.783,69
1903	43.288,19	54.008,48	.....	10.720,29
1904	44.119,18	40.810,71	3.308,47	.....
1905	65.135,89	52.375,03	12.760,86	.....
1906	60.023,35	63.147,85	.....	3.124,50

Para los efectos de este Informe, conviene estudiar especialmente los dos últimos años, en los cuales pasó por la línea el carbón extraído de las Minas. Si no hubiera existido este tráfico, el resultado de la explotación habría sido :

1905.		
Total de ingresos	B	53.845,89
Gastos en el año		52.375,03
Diferencia favorable	B	1.470,86
1906.		
Total de ingresos	B	41.116,48
Gastos en el año		63.147,85
Diferencia adversa	B	22.031,37

He supuesto aquí que los gastos se conserven los mismos; suposición que no está muy lejos de la verdad, toda vez que la carga y la descarga de las plataformas que conducen el carbón, se ha hecho por cuenta de la Empresa de las Minas.

Al estudiar estas cuentas, ocurren las siguientes observaciones:

La disminución de los ingresos en el año de 1906 ha sido debida, seguramente, á la reducción de la tarifa. En efecto, la que regía en 1905 establecía, como flete ordinario, B 37,50 por tonelada, mientras que la actual, vigente desde 30 de enero de 1906, fija sólo B 20; es decir, que se ha bajado de B 2,78 á B 1,48, por tonelada y por kilómetro de vía.

Si se comparan estos precios con los establecidos en los demás Ferrocarriles de Venezuela, resultan excesivos, como se ve á continuación.

Flete ordinario por tonelada-kilómetro

Ferrocarril de La Guaira á Caracas	B	1,08
Gran Ferrocarril de Venezuela (Caracas á Los Teques		0,67
Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia		0,93
Ferrocarril de Guanta á Barcelona		1,05
Ferrocarril de La Vela á Coro (tarifa anterior)		2,78
Ferrocarril de La Vela á Coro (tarifa vigente)		1,48

Mas, esta comparación no debe hacerse en abstracto; sino teniendo en cuenta las circunstancias locales y, principalmente, la magnitud del tráfico, que obliga, en ocasiones, á establecer fletes altos para poder sostener un Ferrocarril. Tanto la tarifa anterior como la actual del de La Vela á Coro, son más elevadas que la del Ferrocarril de La Guaira á Caracas, que, como se sabe, cobra precios muy altos. Pero aquí se presenta este problema: si se baja más la tarifa de aquél, será muy difícil su sostenimiento, toda vez que, siendo el tráfico limitado, las entradas disminuirán y hasta llegarán á ser menores que los gastos; y si se conserva el flete actual de B 20, las carretas podrán hacer la competencia con ventaja, como que ellas sólo cobran 8 á 10 bolívares por tonelada, entre La Vela y Coro. Sinembargo, como el tráfico de carros se hace muy difícil durante el invierno, creo que este peligro, por concretarse á los meses del verano, no tendrá mayores consecuencias; y que será posible sostener la tarifa vigente, sin necesidad de apelar á la medida extrema y odiosa de prohibir el tráfico de aquellos. Estas ideas quedan comprobadas por el hecho de que el Ferrocarril ha producido utilidades en algunos años anteriores á 1905, á pesar de sus altos precios y de no haber contado con el tráfico del carbón.

Dejando en vigencia la tarifa actual y conservando los presupuestos de gastos de 1905 y 1906, no es posible que el Ferrocarril se sostenga, si se suspende el tráfico del carbón. Para el sostenimiento de esta Empresa, sin el concurso de dicho tráfico, no hay sino dos medios: el aumento de la tarifa ó la disminución de los gastos. La actual administración ha optado, en mi concepto muy acertadamente, por lo segundo; y ha establecido, desde el presente mes, el siguiente presupuesto reducido, para el personal de la obra:

Presupuesto mensual

Jefes de Estación en Coro y en La Vela	B	740,
Un encargado de los almacenes y un Jefe de la Contabilidad		320,
Dos peones para el servicio		100,
Un maquinista		300,
Un conductor, un fogonero y un frenero		222,
Un herrero y un aceitador		138,
Van	B	1.820,

Vienen.....	B	1.820,
Un ingeniero inspector y dos caporales.....		280,
Ocho peones para la conservación de la línea, á B 48.....		384,
Tres vigilantes.....		170,
	B	2.654,

A cuya suma deben agregarse los siguientes *Gastos generales:*

Alquiler de casa.....	B 124,	
Alquiler del teléfono.....	20,	
Carbón, 11 toneladas á B 17 (precio de costo en Coro.....	306,	
Leña, estopa, aceite y grasa.....	95,	
Gastos imprevistos.....	220,	765,
Total por mes.....		B 3.419,

ó sean, por año, B 41.028; suma que queda cubierta con la entrada (excluyendo el tráfico del carbón) de 1906, que es una de las menores obtenidas hasta el día.

En este presupuesto podrían hacerse aún algunas rebajas; pero, como los ocho peones encargados de la conservación de la línea, no serán suficientes durante el invierno, la suma total no sufriría, en definitiva, alteración apreciable.

Se deduce de lo expuesto que el Ferrocarril de La Vela á Coro, con un régimen de estricta economía, puede cubrir sus gastos con sus propios recursos; pero sin atender á los fondos de reserva y de reposición de material: apartados que son indispensables en obras de esta naturaleza. Su vida tiene que ser, pues, muy precaria; á menos que se pusiesen en actividad las minas de carbón.

III.—Minas de Carbón.

La zona carbonífera del Estado Falcón, que comienza en la costa con los afloramientos de Sabanas Altas, Cumarebo, Tamataima, Agüide, Curamichate, etc., se interna en el Continente, abarcando una grande extensión de territorio. Los yacimientos más conocidos, hasta el presente, son los de Curamichate y Agüide, pertenecientes á una Empresa particular; y los de El Isiro, El Semeruco, El Hatillito, Angoleta, El Saladillo y

Aloncico, explotados por cuenta del Gobierno Nacional. También se han descubierto vetas en varios otros lugares, á saber: El Montante, considerado como uno de los mejores yacimientos, pero algo retirado hacia el interior; La Negrita; Llano Colorado; El Guayabal; Cardón Grande; Roseponte; Sabaneta; La Laja; Agua Clara; etc., etc.; pero se ignoran el espesor, la calidad del mineral y las demás condiciones técnicas de la mayor parte de ellas. Puede decirse que la exploración de esta región está apenas comenzada.

Concretándome, por ahora, á las vetas explotadas por el Gobierno, debo principiar por la de El Isiro, situada al Sur de la ciudad de Coro; que es la única donde las instalaciones tienen cierta importancia y donde los trabajos han sido conducidos con algún método.

Los edificios allí construidos son: la casa del Director de los trabajos, que es bastante buena para su destino; el almacén de depósito de herramientas, de 34 metros de largo por 8 de ancho; la lampistería, de 8 metros por 3; la casa del guarda almacén y el taller de los carpinteros, con 18 metros de longitud y 3 de ancho; la herrería, de 8 metros por 5; la casa de la policía, de 4 por 3; y un tinglado para caballerizas. Estos edificios se encuentran en regular estado de conservación.

En El Isiro hay propiamente tres mantos de carbón. El primero, situado más al norte, se manifiesta en los pozos perforados en la planicie donde están los edificios; y parece ser el mismo que, prolongado hacia el oriente, forma, del otro lado del río Isiro, el manto de El Hatillito. El segundo tiene sus afloramientos en la colina situada al sur de aquella planicie; y, prolongado del otro lado del mismo río, constituye el manto de Angoleta. Luego, más hacia el Sur y como á 300 metros de distancia, aparece el tercer manto, conocido con el nombre de El Semeruco. Todos estos mantos corren en dirección Este-oeste próximamente; y están inclinados, de norte á Sur, siguiendo un ángulo que varía de 19 á 36 grados bajo el horizonte.

Continuando hacia el Sur, se encuentran los yacimientos de La Negrita, Llano Colorado, Cardón Grande y El Montante; con la particularidad de que estos mantos están inclinados, según parece, en sentido inverso que los anteriores, es decir, de Sur á Norte; circunstancia que induce á creer que probablemente hay un lugar intermediario donde ellos se conectan, formando lo que se llama una *hoya carbonífera*. Si se levantase un plano topográfico

de la localidad y se determinase con exactitud la situación y la pendiente de cada manto, sería fácil fijar con alguna aproximación, la estructura general y las relaciones que tengan entre sí estos yacimientos.

El primer manto de los arriba nombrados, existentes en El Isiro, no ha sido explotado sino en su prolongación de El Hatillito ; donde se han perforado siete galerías, inclinadas hacia el Sur, siguiendo la pendiente del manto. Este sistema de explotación es incómodo y costoso ; lo primero, porque los obreros tienen que trabajar en galerías de fuerte inclinación, generalmente no bien ventiladas ; y lo segundo, porque hay que subir el material, por esta pendiente, hasta la boca-mina.

Los trabajos del segundo manto de El Isiro, que ha sido el más explotado, comenzaron por la perforación de cinco galerías inclinadas, de Norte á Sur, establecidas en las mismas condiciones que las de El Hatillito ; pero, posteriormente, se ha hecho una galería longitudinal de Oeste á Este, á nivel en su mayor parte, partiendo de Río Seco y siguiendo el costado del manto. Esta galería, enmaderada en su mayor parte, está provista de un enrielado portátil, con su correspondiente winche á la entrada. Tiene hoy una longitud total de 378 metros ; y una sección transversal de 2,m50 de ancho por dos metros de altura. Perpendicularmente á esta longitud, hay nueve pequeñas galerías, que siguen la pendiente de la veta, terminadas por chimeneas, para la ventilación de la galería principal. Como se ve, estos trabajos, que pueden llamarse preparatorios, permiten extraer, hoy, fácilmente, una gran cantidad de carbón. En efecto, el espesor medio del manto, en este trayecto, es de 0,m53 ; y suponiendo que se explotasen sólo 30 metros á cada lado de la galería, ésta podría dar un producto de 32 metros cúbicos de carbón, ó sean 40 toneladas, por cada metro lineal ; es decir, un total de 15.000 toneladas, en toda la galería perforada. La prolongación de este manto hacia el oriente forma la veta de Angoleta ; y los trabajos constan de cuatro galerías, abiertas en las mismas condiciones ya descritas.

El tercer manto de El Isiro, llamado El Semeruco, se principió á explotar siguiendo la inclinación del manto; pero después se ha perforado, del mismo modo que en el segundo, una galería á nivel, persiguiendo la veta.

Además de estas vetas, se han explotado también, por cuenta del Gobierno, las de El Saladillo y de Aloncico; las cuales, en

cuanto á los trabajos practicados, no ofrecen nada de particular; pues ellos se reducen á galerías abiertas siguiendo la pendiente de los mantos. En El Saladillo, lugar situado al Sur oeste de Coro, hay diez y seis de éstas en un espacio de 600 metros; el manto está allí situado de Este á Oeste é inclinado, de Norte á Sur, bajo un ángulo de 15°, por término medio.

El grueso de estas vetas es el siguiente:

El Isiro	0.m50 á 0.m55.
El Hatillito	0.m50 á 0.m55.
Angoleta	0.m40 á 0.m50.
El Semeruco	0.m40.
El Saladillo	0.m50 á 0.m60.
Aloncico	0.m50.

espesores más ó menos uniformes que son, por lo general, inferiores á los de las Minas de Barcelona. Sin embargo, se afirma que la veta de El Montante presenta 1 metro de espesor; y 0.m80 la de Curamichate.

No estará demás indicar aquí la cantidad máxima diaria de carbón que ha sido posible extraer anteriormente de estas vetas, pues ella dará idea de lo que se podría sacar hoy, con las galerías longitudinales á que arriba se ha hecho referencia:

Nombres de las vetas	*Explotación diaria máxima*
El Isiro	25 toneladas.
El Hatillito	13 "
Angoleta	6 "
El Saladillo	23 "
Aloncico	10 "
Total	77 toneladas.

Nunca fue alcanzada esta producción máxima simultáneamente en todas las vetas; pero, de estas cifras se deduce que no sería difícil elevar á cien toneladas y aún á más, la producción total de estos yacimientos.

Una de las dificultades que presenta la explotación de estas minas, es su alejamiento de la costa y su diseminación en una comarca demasiado extensa; por lo cual, juzgo conveniente anotar en seguida las distancias de los diversos yacimientos á la ciudad de Coro, ya que entre esta población y el mar existe un Ferro-

carril que es propiedad casi exclusiva de la Nación; debiendo advertir que estas distancias las doy con el carácter de aproximadas, pues se basan en informes tomados en el lugar y no en medidas directas hechas por mí.

Nombres de los yacimientos	*Distancias á la ciudad de Coro*
El Isiro	11 kilómetros.
El Semeruco	11½ "
El Hatillito	12 "
Angoleta	13 "
El Saladillo	13 "
Cardón grande	21 "
Aloncico	22 "
El Montante	22 "
Roseponte	38 "
Agua clara	70 "

Así pues, exceptuando los yacimientos inmediatos á la costa, los que están en mejores condiciones, con respecto á su distancia, son los de El Isiro y sus alrededores.

Calidad de los carbones del Estado Falcón. Este mineral es generalmente duro, muy negro, brillante y de un peso específico igual á 1,25, por término medio. En su aspecto se diferencia bastante del carbón de Barcelona que, por lo común, es terroso, friable y sin brillo.

Se calcula que la cantidad de polvo que se produce en la explotación de estas minas es sólo de 20 p§; dato que constituye otra ventaja sobre aquel carbón oriental, cuyo porcentaje de polvo varía de 50 á 75 p§.

Reuno en el siguiente cuadro los análisis químicos que se han practicado de estos carbones, incluyendo los correspondientes á los yacimientos de Curamichate. Los análisis que aparecen hechos en el Laboratorio Nacional, fueron practicados por el Doctor A. P. Mora, Director de dicho Instituto; y corresponden, junto con el último, hecho por el Doctor G. Delgado Palacios, á las muestras recogidas por mí recientemente, de las principales vetas que han estado en explotación por cuenta del Gobierno Nacional.

Autoridades	Años	Procedencia de las muestras	Agua	Materias volátiles	Carbono fijo	Cenizas	Azufre
			p%	p%	p%	p%	p%
Dr. Fleck-Leipzig	1872	Cumarebo	No dice	35,17	61,49	3,34	0,15
Dr. A. Friedensberg, hijo	1879	Curamichate	1,12	45,61	54,27	No dice	No dice
" " "	1879	"	2,44	49,99	47,57	No dice	No dice
The Ledoux Chemical Laboratory (New York)	1898	Cardón Grande	6,85	40,12	51,74	0,64	0,65
The Ledoux Chemical Laboratory (New York)	1898	Sabaneta	4,79	12,62	79,75	2,02	0,82
Dr. Felipe Aguerrevere	1900	Curamichate	7,00	37,50	50,30	5,20	No dice
Schneider & Cia.—Le Creusot	1904	No dice	No dice	42,50	53,00	4,50	3,86
Dr. G. Delgado Palacios	1906	Curamichate	1,10	39,50	56,00	1,13	1,92
No dice.—New York	1906	"	2,54	45,42	45,24	6,80	4,38
Laboratorio Nacional	1907	El Isiro	6,48	52,72	37,25	3,55	0,78
" "	1907	"	2,10	34,40	57,00	6,50	6,60
" "	1907	El Hatillito	3,70	37,10	56,76	2,44	6,10
" "	1907	El Saladillo	5,20	43,40	50,20	1,20	8,30
" "	1907	Aloncico	1,70	41,20	54,00	3,10	8,90
Dr. G. Delgado Palacios	1908	El Isiro	4,70	36,40	56,90	2,00	2,03

1º Con respecto á la humedad y á las cenizas, estos carbones presentan condiciones favorables, pues sus ratas no pasan de 7 y de 6,80 por ciento, respectivamente: límites que son aceptables.

2º El tenor en materias volátiles llega hasta 52,72 por ciento; porcentaje bastante alto, que hace que el carbón arda fácilmente y con llama larga.

3º Si se exceptúa la veta de Sabaneta que, según informes, se encuentra en terrenos de propiedad particular, las demás muestras aquí analizadas tienen una cantidad de carbono fijo que varía de 37,25 á 61,49 por ciento. Este mineral es, pues, relativamente pobre en carbono, si se le compara con las hullas extranjeras.

Debo llamar la atención sobre la muestra de Sabaneta, ya nombrada, que contiene: 12,62 por ciento de materias volátiles; 79,75 por ciento de carbono fijo; y solamente 0,82 por ciento de azufre; y que ha sido clasificada por "*The Ledoux Chemical Laboratory,*" de New York, como una *semi-antracita excepcionalmente libre de azufre y de cenizas.* Según esto, el carbón de Sabaneta es uno de los mejores que se han encontrado hasta ahora en Venezuela; por lo cual sería muy interesante hacer exploraciones detalladas del yacimiento, para tener una idea aproximada de su extensión, espesor del manto y demás condiciones de explotación.

4º Las muestras traídas por mí, pertenecientes á las vetas explotadas por cuenta de la Nación, han dado en el análisis, hasta 8,90 por ciento de azufre: tenor extraordinariamente fuerte que constituye un inconveniente grave para usar estos carbones en la calefacción de calderas, etc.; pues, es sabido que, industrialmente, no es aceptable más del 1 por ciento de azufre en los combustibles. (1) Es muy posible que, al profundizar más la explotación, este inconveniente desaparezca, á lo menos en parte. Desde este punto de vista son más recomendables las demás muestras que aparecen en el cuadro anterior, á saber: Cumarebo, Cardón Grande, Sabaneta, Curamichate, etc.

Según el análisis del Doctor G. Delgado Palacios, la mayor parte del azufre que contienen estos carbones está en

(1) *Essas des combustibles.*—Por D. Sidersky.—Pág. 31.

estado metalóidico, adherido accidental y superficialmente al combustible; siendo, por consiguiente, fácil su separación ó expulsión.

5º El carbón de Coro produce más gas y menos coke que el de Barcelona; y el último es más compacto. La naturaleza del coke indica que los carbones del Estado Falcón son semejantes, pero inferiores al *cannel-coal* que, para la producción de gas, usa la "Compañía de Alumbrado Eléctrico y de Gas," de Caracas; pudiendo clasificarse, por lo tanto, como aquel, en la serie de los *carbones semi-grasos bituminosos.* (1)

Valiéndome de los experimentos hechos en los talleres de la Compañía nombrada, con el carbón de Curamichate, por el señor Ingeniero R. Schlüter, consigno en seguida los resultados obtenidos. (2)

Carbón	*Producción por tonelada.*	
	Gas de alumbrado	Coke
Curamichate	255 metros cúbicos (9.000 pies cúbicos).	530 kilogmos.
Cannel	311 metros cúbicos (11.000 pies cúbicos)	530 kilogmos.

De donde se deduce que 1 tonelada de carbón *Cannel* equivale á 1¼ toneladas de carbones del Estado Falcón (Curamichate), considerados ambos como productores de gas.

6º Los ensayos que se han hecho para determinar el poder calorífico de estos carbones, han dado las cifras siguientes:

(1) *Traité de Métallurgie.*—Por M. L. Gruner.—Tomo I, pág. 124.

(2) *Informe del Ing. R. Schlüter sobre el carbón de Curamichate.* 26 de julio de 1899.

Autoridades	Procedencia de las muestras	Poder calorífico
Schneider & Cia.—Le Creusot...	No dice	7.240 calorías
Laboratorio Nacional.....	El Isiro	6.097 "
" "	Aloncico	6.294 "
" "	El Saladillo	6.276 "
" "	El Hatillito	6.170 "
Dr. Fleck-Leipzig.....	Cumarebo	5.482 "
Dr. Felipe Aguerrevere.....	Curamichate	5.388 "
F. Müller (Cervecería Nacional)..	"	6.500 "
Dr. G. Delgado Palacios.....	"	4.823 "
" " ".....	El Isiro	6.270 "
Término medio.....		6.054 calorías.

Poder calorífico bastante alto que es, próximamente, igual al promedio 6.108 calorías, correspondiente á los carbones de Barcelona.

Si se adopta la cifra 7.500 calorías para el carbón de panelas de Cardiff, resulta que 1 tonelada de este último equivale á $1\frac{1}{4}$ toneladas del de Coro. Sin embargo, los ensayos industriales hechos con este carbón no confirman, por lo general, tal equivalencia.

Los barcos de la Armada Nacional han usado en sus máquinas, anteriormente, el carbón de panelas de Cardiff; y, en la actualidad, el de Coro. Es, pues, oportuno trascribir aquí las informaciones que me han dado sus Comandantes é Ingenieros.

Consumo en 24 horas á toda máquina

Nombre de los vapores.	Carbón de panelas de Cardiff.	Carbón de Coro.
Restaurador..	25 toneladas.....	25 á 36 toneladas.
Bolívar.....	22 "	30 "
Zamora.....	18 "	20 "
Zumbador....	8 "	12 "
Miranda.....	4½ "	6 á 7 "
Margarita....	3½ "	5 á 6 "

Al examinar estas cifras, se observa una gran falta de uniformidad en la relación de los consumos de uno y otro combustible; lo cual puede provenir: ó de que los maquinistas no han llevado siempre una cuenta exacta de los consumos diarios; ó de la diversa naturaleza de las máquinas, pues, cuando los tubos de las calderas tienen muy pequeño diámetro, son inadecuados para el uso del carbón de Coro, por obstruirse entonces fácilmente; ó de las distintas calidades de este último, que, á veces, está mezclado con mucha tierra; ó, finalmente, de que el carbón de panelas que se ha empleado no constituye un término fijo de comparación, por haber variado su potencia calorífica, á causa de su larga estadía á la intemperie en los muelles de Puerto Cabello.

La Compañía del "Gran Ferrocarril de Venezuela" ha ensayado también estos carbones en sus talleres y máquinas, con el siguiente resultado: (1)

	Equivalencia de 1 ton. de carbón extranjero, en carbón de Coro
En calderas fijas....	1.61 toneladas de carbón de Coro.
En locomotoras.....	1.58 á 1.70 " " "

En vista de los anteriores datos, creo que no debe contarse, por ahora, sino con una equivalencia de: *1 tonelada de carbón de panelas de Cardiff por* 1½ *toneladas de carbón de Coro;* relación igual á la adoptada en mi informe de 22 de julio de 1907, para los carbones de Barcelona.

La discrepancia entre el poder calorífico obtenido en los Laboratorios y el deducido de los ensayos industriales, la atribuyo á que estos carbones, antes de ser usados, permanecen, durante

(1) *Informe del señor G. Knoop, Director del "Gran Ferrocarril de Venezuela" al Ministerio de Obras Públicas.*—23 de agosto de 1907.

largo tiempo, depositados á la intemperie: circunstancia que, como se sabe, puede disminuir su potencia calorífica hasta en un 25 por ciento; y, además, á los descuidos en la explotación, que, en ocasiones, ha dado un producto mezclado con mucha tierra y arena. Para corregir ó modificar estas causas, se impone una explotación más cuidadosa; y la construcción de depósitos cerrados para el carbón, en los puertos de embarque.

En resumen, los carbones del Estado Falcón, apartando la muestra de Sabaneta, que parece ser una semi antracita de muy buena calidad, pertenecen á la clase de los *lignitos bituminosos*, más ó menos cargados de azufre; inconveniente, este último, menos acentuado en algunas vetas ya nombradas.

La clasificación anterior queda comprobada con los análisis elementales de estos carbones. La mayor parte de los análisis que figuran en el cuadro respectivo, son *inmediatos;* sólo hay dos *elementales*, los hechos por Schneider & C^{a} y por el Doctor Fleck; de los cuales tomo los siguientes datos:

		Schneider & Ca.	*Doctor Fleck.*
Materias volátiles	Hidrógeno	5.627	5.360
	Oxígeno	12.829	29.810
	Azoe	1.790	no dice.

La relación de las cantidades de oxígeno y de azoe á la de hidrógeno es, pues, de 2,60 y de 5,56, en los dos análisis ; es decir, mayor de 2, como corresponde á los *lignitos bituminosos.* (1)

Por su gran proporción en materias volátiles, los carbones de Coro son muy apropiados para la producción de gas ; y también, para ser empleados como combustible, á causa de su alto poder calorífico ; pero, por la fuerte cantidad de azufre que contienen, es conveniente usar, para la destilación, retortas no metálicas ; y proveer los focos de las calderas, de bóvedas de ladrillos, con registros de entrada de aire á la altura de ellas.

Como el azufre, en su mayor parte, no está en estado de combinación, sino simplemente adherido al combustible, podría separarse de éste, practicando una destilación económica del carbón, en el propio sitio de las minas ; á semejanza de la que se hace con la madera para producir el carbón vegetal ; y de la que se practica, en otros países, con la *turba*, para obtener

(1) *Traité de Metallurgié.*—Por M. L. Gruner.—Tomo I, pág. 123.

el *coke de turba;* (1) ó bien, llevando el carbón, en grandes recipientes, á la temperatura de fusión del azufre; y haciendo pasar entonces una corriente de aire, que arrastre el azufre, bajo la forma de ácido sulfuroso. Ambos procedimientos tienen el inconveniente de recargar el precio de extracción del mineral.

Antes de continuar, debo hacer aquí mención del éxito obtenido en algunos ensayos industriales hechos con el carbón de Curamichate. El señor Ingeniero R. Schlüter, ya nombrado, lo cree más ó menos igual al carbón inglés *Lesmahague*, muy apreciado para la fabricación de gas; el señor Carlos G. Palacios, antiguo encargado de la Planta Eléctrica del Alumbrado de Caracas, lo consideraba de superior calidad; y el señor F. Müller, Ingeniero Mecánico de la Cervecería Nacional, afirma que, si bien es inferior al buen carbón de Cardiff, es muy superior al americano *Eureka*. Certificados igualmente favorables han sido otorgados por el Gerente del Ferrocarril de Maiquetía á Macuto; por los señores Winkeljohann; y por otras personas que han usado este combustible en la alimentación de máquinas de vapor. Ahora bien, como las condiciones del carbón de Coro, son, aproximadamente, iguales á las del de Curamichate, estas apreciaciones podrían ser aplicables á aquél, siempre que se lograse sacar carbones menos sulfurosos, de la parte inferior de las vetas.

A juzgar por los análisis conocidos, son los carbones de Coro de igual composición química y del mismo poder calorífico que los de Barcelona; pero están más cargados de azufre, toda vez que los análisis de los carbones orientales no acusan más de 0,98 p% de esta sustancia.

Gastos de explotación.—La explotación de las minas de Coro comenzó en octubre de 1904 y fue suspendida á principios de octubre de 1907; habiéndose extraído, en el trascurso de los tres años, 30.612 toneladas de carbón, sea un promedio de 34 toneladas por día.

Según las cuentas é informes existentes en el Ministerio de Hacienda, el costo de la extracción de una tonelada de carbón, puesta á bordo en La Vela, apartando los primeros gastos de exploraciones, caminos, etc., monta á B 34,56. Pero, llevando la

(1) *La Nature.*—9 de noviembre de 1907.

explotación á 60 ú 80 toneladas diarias ; y haciendo algunas economías en la Administración, creo que podría reducirse este precio, como se ve en seguida :

Costo de la tonelada de carbón en la boca-mina . .	B	6,50
Gastos de madera, aceite, etc		1,00
Flete de las minas á Coro—en carros		7,00
Flete de Coro á La Vela—por ferrocarril		2,00
Carga en Coro y descarga en La Vela		1,00
Sacos para el embarque		2,50
Gastos de embarque		4,00
Gastos de Administración—parte proporcional . .		1.00
COSTO DE UNA TONELADA DE CARBÓN Á BORDO EN LA VELA		25,00

Al hacer esta reducción y al fijar estos precios elementales, me han guiado las consideraciones siguientes :

1ª La Empresa, unas veces ; y otras, los ajustadores ó contratistas, han pagado aquí á los peones, de 6 á 6½ bolívares por cada tonelada de carbón, puesta en la boca-mina. Unido este valor á los gastos proporcionales de Administración, de madera, aceite, etc., resultan B 8,50 ; precio que está de acuerdo con el valor del mismo trabajo en las minas de carbón de Barcelona.

2ª El costo de la tonelada, puesta en Coro, resulta de B 15,50 ; precio al cual no será muy difícil llegar ; toda vez que los señores General Ernesto Silva García y Tomás Rodríguez D., contratistas, han propuesto últimamente extraer la tonelada de carbón y llevarla á Coro, por B 16,50 y B 17, respectivamente.

3ª El flete de la tonelada de carbón, por el Ferrocarril de Coro á La Vela, que antes era de B 2,50, ha sido rebajado recientemente á B 2. Creo que podría bajarse aún más, al ensacharse la explotación de las minas.

4ª Los gastos que ocasiona la carga del carbón en Coro y la descarga en La Vela, montaban, según las cuentas anteriores, á B 4. Los he reducido á B 1, pues el nuevo presupuesto establecido para este trabajo, alcanza á B 864 ; y como se trasportan hoy 50 toneladas diarias ó sean 1.250 al mes, corresponden B 0,69 á cada tonelada. Debe tenerse en cuenta que el jornal que se paga á los peones en la localidad es sólo de B 2.

5ª Dadas las condiciones del puerto de La Vela, no es posible hacer el embarque del carbón sino en sacos, los cuales cuestan á razón de B 37,50 el ciento. Para una tonelada se necesitan 20 sacos; mas, como se calcula que estos pueden servir para tres embarques, el gasto, por este respecto, es sólo de B 2,50 por tonelada.

6ª Los gastos de embarque, que antes se apreciaban en B 5, creo que se pueden reducir á B 4, distribuidos, de por mitad, entre la caleta y los alijos.

El precio de B 25 por tonelada, á bordo en La Vela, para el carbón á granel, incluido el polvo del mineral, que produce la explotación (1), es todavía un precio alto que convendría rebajar. Pero, dadas las condiciones de las minas de Coro, su distancia al mar y las dificultades que existen hoy para un embarque fácil y económico, considero aquel valor como un mínimum, que no se podrá reducir mientras subsistan las actuales circunstancias.

Desde este punto de vista son más ventajosos los carbones de Barcelona, cuyo importe es sólo de B 20 por tonelada puesta en el muelle de Guanta, incluidos el carbón á granel y el polvo convertido en panelas; á lo que se agregan las magníficas condiciones de aquel puerto, que hacen reducir á B 1 los gastos de embarque de la tonelada. (2)

En el mismo Estado Falcón, las vetas situadas cerca de la costa pueden ser explotadas con mayor economía que las del interior; de tal modo que se ha calculado que el carbón de Curamichate no saldría á más de B 20 por tonelada, *puesta en Puerto Cabello.* (3)

Sin duda que el costo de *B 25,* arriba fijado, podría rebajarse si se lograse disminuir estas dos partidas: *el precio del trasporte* y *los gastos de embarque.*

Para hacer el trasporte del mineral de un modo económico, se ha propuesto establecer una red de cables aéreos que, ligando los diversos yacimientos, concurriesen á un tronco común que llega-

---

(1) Como la cantidad de polvo de carbón que producen estas minas es relativamente pequeña; y como ella puede aún reducirse con una explotación cuidadosa; no he creído necesario tener en cuenta esta circunstancia, para el cálculo del precio de costo de la tonelada.

(2) *Informe sobre la Empresa Nacional de Minas de carbón y Ferrocarril de Guanta,*—para el Ministerio de Obras Públicas—22 de julio de 1907.

(3) *Informe del Doctor Felipe Aguerrevere sobre las Minas de carbón de Curamichate,*—1º de junio de 1900.

se hasta la costa. Este proyecto tiene, en mi concepto, el inconveniente de que entonces el carbón no vendría á incrementar el tráfico del Ferrocarril actual. Además, el costo de la instalación de una línea de cable no es tan pequeño como generalmente se piensa. Si se supone, por ejemplo, una capacidad de trasporte de 50 toneladas por día, el precio de los cables, portador y tractor, de las wagonetas y del resto del material metálico, no bajaría de 10 á 12.000 bolívares por kilómetro (1); á lo cual habría de agregarse el valor de las torres de madera, de las estaciones, del motor, &; de modo que no debe presuponerse un costo menor de 20 á 25.000 bolívares por kilómetro de línea; que es lo que costaría, aproximadamente, un Ferrocarril de vía portátil de 0.^{m}50 de ancho, en terreno poco accidentado (como es el de Coro á las Minas), con rieles de 9 kilogramos por metro lineal y con un material rodante sencillo, compuesto de pequeñas locomotoras y de wagonetas para la carga del mineral. (2) Es verdad que se podría adoptar el sistema conocido con el nombre de *mono cable*, en el cual sólo se necesita un cable que haga el oficio de portador y de tractor; y cuyo costo de primera instalación es menor que el del sistema arriba especificado; pero entonces, la explotación de la línea es, en definitiva, más costosa, porque el cable único se deteriora, como es natural, mucho más pronto. (3) Para poder resolver concienzudamente lo que conviene hacer en el presente caso, sería necesario practicar un estudio detallado del terreno y levantar los planos y perfiles correspondientes. Por lo demás, el costo del trasporte por una línea de cable aéreo se calcula en B 0.07 por tonelada-kilómetro (4), cifra mayor, por lo general, de la que corresponde á los Ferrocarriles económicos (5). Estas consideraciones y la circunstancia de haber sido ya decretado el Ferrocarril entre Coro y El Isiro, por el Gobierno Nacional, me inclinan á opinar, por ahora, en favor de

---

(1) A. Levy Lambert.—*Chemins de fer funiculaires.—Transports aériens.*—Pág. 288.

(2) Los cables aéreos sólo ofrecen ventajas en terrenos montañosos ó cuando pueden acortar mucho las distancias. En terreno llano ó poco accidentado, no es posible la competencia de ellos con los trasportes por ejes. (A. Levy Lambert, *obra citada*, pág. 293.)

(3) A. Levy Lambert—*Obra citada*, pág. 293.

(4) J. Phlig..—*Ferrocarriles aéreos sistema Otto*, pág. 10.

(5) Lavoinne et Pontzen.—*Les Chemins de fer en Amérique.*—Tomo II, pág 408, A. Debauve—*Chemins de fer*, pág. 198.

la vía férrea, salvo mejor opinión, cuando se practiquen los estudios á que arriba me refiero.

Con respeto á la disminución de los gastos de embarque, he manifestado ya en este Informe, las razones en que me fundo para creer que la construcción de un nuevo muelle no ofrecería grandes ventajas. En cambio, sí me parece absolutamente indicado, en el presente caso, el establecimiento de una línea de cable aéreo que, partiendo de un punto adecuado de la costa, fuese á terminar cerca del propio fondeadero de las embarcaciones, á semejanza de la existente, para el embarque del asfalto, en la isla de Trinidad. Dicho fondeadero dista sólo 500 metros de la punta de El Castillito; y como 1.000 del Muelle actual, por cuya razón, juzgo que es aquel sitio el más apropiado para el caso, prolongando entonces, hasta allí, la línea del Ferrocarril. Semejante instalación tendría la ventaja de poderse aplicar también al servicio comercial del puerto de La Vela, en condiciones mucho más económicas que las de hoy.

Podría objetarse á este proyecto que lo agitado del mar en estas costas, aùn en los sitios donde fondean los barcos de gran calado, sería un obstáculo para que estos atracasen, sin peligro, al lado del soporte terminal del cable. Efectivamente, durante las horas de marejada, sería peligroso verificar este atraque; pero podrían fondear los barcos á distancias convenientes de dicho soporte y hacer uso de cables auxiliares (*Hoist-conveyou*), tales como los empleados en California y en el Hawai; los cuales, partiendo del vértice de la torre, condujesen el mineral hasta la bodega de aquellos. (1)

En algunas Estaciones carboneras se hace el servicio por medio de gabarras de dos á trescientas toneladas, que no calan más de dos ó tres metros; y que, sirviendo también de depósitos de carbón, se movilizan por medio de remolcadores. Para establecer este servicio en La Vela, bastaría prolongar el muelle actual lo suficiente para obtener la profundidad de agua que requieren las gabarras; pero siempre subsistirían las dificultades provenientes de la falta de abrigo del puerto.

Resumiendo lo expuesto, se puede asegurar que, si se llevasen á la práctica los medios aqui indicados para abaratar el trasporte, entre las minas y la costa; y el embarque del carbón; no

(1) *Wire rope Transportation in all its branches*,—by "The Trenton iron Company".—New York, pág. 69.

sería difícil reducir á B 20 el precio de costo de la tonelada de combustible, puesta á bordo en La Vela: sobre todo, si se llegase á hacer una explotación en grande escala.

Precio de venta.—Para fijar este precio, hay que tener en cuenta, en primer lugar, el valor á que se cotiza el carbón extranjero en los puertos de Venezuela; y luego, la calidad de nuestro producto, comparado con aquel; bien entendido que, en mis cálculos, voy á suponer que, al profundizarse la explotación de nuestras vetas, baje el tenor en azufre al 1 p§ como máximum, pues, con un porcentaje mayor, es muy difícil la competencia con los carbones extranjeros.

El carbón *cannel*, que importa la "Compañía de Alumbrado Eléctrico y de Gas," de Caracas, cuesta alrededor de *B 68*, á bordo en La Guaira (1); y, como una tonelada de él equivale á $1\frac{1}{4}$ del nuestro, resulta que el carbón de Coro podría venderse, como producto de gas, á *B 54* en La Guaira, ó á *B 48* á bordo en La Vela (calculando en *B 6* el flete de La Vela á La Guaira). Desgraciadamente, el consumo de carbón *cannel* es muy pequeño en el país; pues la Compañía arriba nombrada, que es la única consumidora, sólo gasta cinco toneladas diarias, comprendidas las dos especies de carbones de gas que ella usa, el *cannel* y el *Westmoreland;* consumo que desaparecerá totalmente, al suprimirse el alumbrado de gas en la ciudad.

Me concretaré, pues, á la comparación entre el carbón de Coro y los carbones corrientes destinados á la calefacción, que son los que tienen más demanda, tanto en Venezuela como en los depósitos de Curazao y de Trinidad. Para esta comparación tomaré como tipos: el carbón inglés, en panelas, *Crown-Patent*, que cuesta *B 41* á bordo en La Guaira; el *New-River*, carbón usado por la línea de vapores *D'roja* y cuyo valor, en Curazao, es de *15 á 15½ florines* (*B 34 á B 36*, incluido el cambio); y el americano *Pocakontas*, que se vende actualmente en Trinidad, de *5½ á 6 dollars* (*B 31 á B 34* con el cambio).

El carbón corriente, de los depósitos de Curazao y de Trinidag, es algo inferior al inglés de panelas que he comparado, en

(1) Ultimamente este precio ha subido á B 100, más ó menos; precio alto que parece proviene de que el carbón es pedido á los Estados Unidos. No existiendo allí el artículo, los comisionistas lo piden á Inglaterra; duplicándose, por consiguiente, los gastos de fletes, comisiones, &.

otra parte de este Informe, con el carbón de Coro. Adoptaré, por consiguiente, estas equivalencias:

1 tonelada de carbón inglés de panelas equivale á 1½ toneladas del de Coro.

1 tonelada de carbón corriente de Curazao y de Trinidad equivale á 1⅝ toneladas de carbón de Coro.

Tomando como base estas relaciones, resulta, para el carbón de Coro, un valor de *B 27.* Para competir con los carbones extranjeros no podría, pues, fijarse un precio de venta mayor de *B 25 por tonelada,* á bordo en los puertos de embarque. Es el mismo precio de venta, fijado para los carbones de Barcelona, en mi Informe sobre estas Minas.

Según las cuentas de la explotación de las minas de Coro, á que antes me he referido, la tonelada de carbón, á bordo en La vela, ha costado B 34,56 ; costo que, con las reducciones que he creído posibles, llegaría á rebajarse á B 25 ; y aún á menos de B 20, cuando se logre abaratar el trasporte y el embarque del mineral. Resulta de aquí que, *en las actuales condiciones, no es posible explotar con beneficio las minas de Coro ; y que sólo lo será, cuando el precio de costo de la tonelada, á bordo, pueda llegar á ser menor de B 25.*

No se refieren estas conclusiones á las vetas situadas cerca de la costa del Estado Falcón, tales como las de Curamichate, Cumarebo, etc.; las cuales, según lo expuesto, sí son explotables, desde el punto de vista comercial. Mas, si es cierto que la explotación de las minas del interior no puede dar utilidades pecuniarias, *en las actuales circunstancias,* también lo es que, al implantar las economías que he especificado anteriormente, ella no dará pérdidas ; y producirá el gran beneficio de llevar el movimiento y la vida á aquellas comarcas, cuya pobreza es notoria.

Consumo.—1º Calculando una explotación de 80 toneladas diarias, el producto de las minas, en un año, sería de 24.000 toneladas ; las cuales convendría colocar, en primer término, para abastecer el propio consumo del país.

La importación anual de carbón mineral en toda la República ha sido, por término medio, de 11.615 toneladas, en estos últimos años. Además, según datos oficiales, la marina de guerra venezolana ha consumido, en un año, como 4.500 toneladas de carbón ; consumo que, en años de mayor actividad, puede alcanzar á 10 ó 12.000. Resulta de estos datos, que el

consumo de Venezuela puede constituir, si nó una base única para la explotación de las minas, á lo menos un poderoso auxiliar para dar salida á sus productos.

Cabe repetir aquí la misma observación hecha en mi Informe sobre las minas de Barcelona. Gozando el Gobierno Nacional de algunas franquicias, por sus contratos con el Tajamar de La Guaira y con los Ferrocarriles de La Guaira á Caracas y de Puerto Cabello á Valencia, habría ventaja en establecer depósitos de carbón del país en Caracas y en Valencia, para hacer la competencia á los carbones extranjeros. Si el precio de la tonelada de aquel, á bordo en La Vela, se redujese á B 25, su costo en Caracas no pasaría de B 50; y la competencia sería fácil, toda vez que el precio corriente del carbón de Cardiff, en dicha ciudad, es de B 100; y que el *cannel* ha costado últimamente á la "Compañía de Alumbrado Eléctrico y de Gas," de Caracas, hasta B 128 por tonelada, puesta en sus talleres.

2º En mi Informe, ya citado, sobre las minas de carbón de oriente, expuse algunas consideraciones acerca de la conveniencia para el público, para el Municipio y para la Empresa que lo acometiese, de establecer en Caracas las cocinas de gas para uso doméstico; propendiendo de este modo, á dar salida á los carbones del país. Conviene ampliar aquí aquellas informaciones.

La "Compañía de Alumbrado Eléctrico y de Gas," de Caracas, que pronto va á suspender el alumbrado por gas, podría aprovechar su planta para la fabricación del gas de agua (*fuel gas*) destinado á las cocinas; y esto, sin mayores gastos, pues el estado de los talleres de producción, aunque no completamente satisfactorio, puede decirse que es regular; y las tuberías matrices están en buen estado, á excepción de algunos tubos de pequeño calibre. (1) Por lo tanto, el negocio podría implantarse, de una vez, con sólo prolongar las tuberías de las casas hasta las cocinas y establecer los quemadores en las hornillas. El valor de esta prolongación no pasaría de un promedio de B 100 por cada casa; á cuyo gasto sería muy conveniente que contribuyese la Empresa, proporcionando, por ejemplo, parte de la tubería; y también los quemadores, que

(1) El buen estado de la tubería está comprobado por el hecho siguiente: la indicación del medidor general, situado en el taller, comparada con la suma de las indicaciones de los medidores del público, no acusa una diferencia de más de 8 por ciento. (R. Schlüter).

cuestan en New York á razón de un dollar por pieza. Así se facilitaría mucho el desarrollo del negocio.

Para la fabricación del *gas de agua* con carbones del país, se mezclarán en la siguiente proporción: dos toneladas de carbón de Barcelona para una tonelada de carbón de Coro. El cálculo de los beneficios probables lo haré con los datos que van á continuación:

Número de casas suscritas..... 2.000
Número de fogones por cada casa..... *4 (término medio).*
Consumo de cada fogón por día (6 horas de trabajo)..... *25 pies cúbicos de fuel-gas.*
Consumo diario de cada casa..... 100 *pies cúbicos de fuel-gas.*
Precio de venta del millar de pies cúbicos de fuel gas.... *B 8* (1).
Producción de una tonelada de carbón de Coro..... 19.000 *pies cúbicos de fuel-gas.*
Producción de una tonelada de carbón de Barcelona..... 21.330 *pies cúbicos de fuel-gas.*
Precio en Caracas de una tonelada de carbón del país... B 60.

Estos elementos permiten apreciar las utilidades diarias que tendría la Empresa, del modo siguiente:

Productos:		
Consumo de 2.000 casas.—200.000 pies cúbicos de gas, vendidos á B 8 el millar.....		B 1.600
Gastos:		
Valor de 6½ toneladas de carbón de Barcelona á B 60.....B	390	
Valor de 3¼ toneladas de carbón de Coro á B 60.....	195	
Purificación de 200.000 pies cúbicos de gas B 0,25 el millar.....	50	
Obreros.—B 1,64 por millar de pies cúbicos...	328	
Gastos de Administración.....	77	
Gastos imprevistos.....	60	1.100
UTILIDAD DIARIA.....		B 500

(1) El valor de B 8 como precio de venta del millar de pies cúbicos de gas, es muy módico. Podrían fijarse B 10 al comenzar el negocio; para rebajarlos luego á B 8, cuando haya mayor número de suscritores.

ó sean B 15.000 mensuales ; utilidad que representa un interés de 1 p% mensual sobre un capital de B 1.500.000.

Para el público no sería la Empresa menos beneficiosa, al reducirse á B 0,80, por término medio, el consumo de combustible de cada casa, en un día.

Como he dicho ya, este negocio puede establecerse, de una vez, con los elementos existentes en los talleres de producción de gas, de la nombrada Compañía. Posteriormente, para ensancha dichos talleres y para reponer algunos aparatos que están ya algo deteriorados, habría que hacer las siguientes erogaciones.

Valor de cuatro bancos de tres retortas cada uno, precio en New York, al cambio de B 5,70	B	1.710,
Valor de dos bancos de seis retortas cada uno, precio en New York, al cambio de B 5,70.....		1.710,
Materiales, ladrillos refractarios, &., precio en New York		1.938,
Trabajos de albañilería.....		2.280,
Valor de dos calderas nuevas, precio en New York, 500 dollars cada una, al cambio de B 5,70....		5,700,
Valor de dos purificadores, con sus conexiones y tirantes.....		11.400,
Edificio para las retortas, 30 metros por 10 metros.....		15.000,
Fletes y gastos hasta Caracas.....		1.662,
	B	41.400,
Gastos imprevistos, 10 p%		4.140,
Total	B	45.540,

Tal es, en síntesis, el prospecto de este negocio, que, como se ve, es de pingües resultados. Para convencerse de ello y como paso previo, podría hacerse un ensayo, estableciendo, en cierto número de casas, las instalaciones correspondientes; y tomando nota de los gastos, consumos de gas, &; para verificar ó correjir los datos y resultados que he expuesto anteriormente. El costo de la prueba sería insignificante.

3º El objeto principal de la explotación de las minas del Estado Falcón debería ser el de hacer la competencia á los depó-

sitos de Curazao; como que la venta de carbón mineral en esta isla alcanza á 40 ó 45.000 toneladas anuales; siendo los principales consumidores: los vapores españoles; los italianos; los americanos; los holandeses, de guerra, que hacen allí la estación; los de guerra, de otras nacionalidades; y los que hacen el trasporte del ganado entre Venezuela y Cuba.

El comercio de carbón en Trinidad, en el año trascurrido del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907, llegó á *23.235 toneladas;* pero este comercio no debe tomarse aquí en cuenta, por ser los carbones de Barcelona los llamados á hacer la competencia á aquellos depósitos.

Si el costo del carbón de Coro llegase á reducirse á B 20 por tonelada puesta á bordo, podría competir con los carbones de Curazao, obteniendo un beneficio regular la Empresa explotadora de las Minas. En efecto, como una tonelada de carbón de Coro equivale, según se ha dicho, á ¾ de tonelada de carbón de Curazao, que cuesta allá *B 27,* es claro que, vendido aquel á *B 25,* quedará un márgen de *B 2* para poder hacer la competencia con ventaja; y una utilidad de *B 5* á favor de la explotación.

Siendo desfavorable las condiciones actuales del puerto de La Vela, para la organización de una Estación carbonera, podría pensarse en el establecimiento de depósitos de nuestro carbón en Puerto Cabello; ó si nó, en ofrecerlo á la venta para abastecer con él los depósitos de Curazao. En ambos casos, sería muy útil la instalación de un tren de gabarras que, movilizadas por remolcadores, condujesen el carbón económicamente á uno ú otro sitio. De todos modos, convendría hacer conocer el artículo en aquella isla, á título de ensayo, para juzgar de la acogida y de la demanda que él pudiera tener, entre los vapores que hacen allí escala para proveerse de combustible.

4º La proximidad de Venezuela al Canal de Panamá es un factor que puede ser muy importante, en el presente caso, y que hace concebir halagüeñas esperanzas acerca del porvenir de nuestras minas de carbón; pues, al concluirse dicha obra, acrecerá de tal modo la necesidad de combustible en estas regiones, que será entonces posible emprender una explotación, en una escala suficientemente grande, para disminuir de modo notable el precio de costo de la tonelada.

IV.—Resumen

1º El muelle de La Vela necesita una reparación inmediata; pues, parte de él está hundido y el resto amenaza derrumbarse, por falta de gran número de estacones. Habiendo quedado en seco como las dos terceras partes de la obra, es conveniente prolongarla en veinte metros más, para dar mayores facilidades al tráfico del puerto. El presupuesto para hacer esta prolongación y para las reparaciones más urgentes del muelle actual, monta á *B 12.867.*

2º Varias veces se ha propuesto la construcción de un nuevo muelle en las costas de La Vela, de madera ó de hierro, en lugares, de aquel litoral, que se han juzgado más apropiados para el caso. Estos lugares se denominan El Castillito y Santiaguillo; y están situados á 500 y á 2.000 metros, respectivamente, á barlovento del edificio de la Aduana. El segundo presenta algunas ventajas con respecto á profundidad de agua; pero ambos, así como toda esta costa, están igualmente desabrigados. Para hacer, en el litoral de La Vela, un muelle destinado al atraque de grandes embarcaciones, se requiere la construcción de un tajamar. De otro modo, es inútil el cambio de sitio del muelle.

3º Si en lo futuro se resolviere explotar en grande escala las minas de carbón de Coro, se podría prolongar el muelle actual lo suficiente para que pudiesen atracar grandes gabarras, que servirían, á la vez, de depósitos cerrados para el carbón; prolongación que debería hacerse en la dirección del noreste, que es allí la dirección de donde viene la marejada. Pero lo indicado, para el caso, sería el establecimiento de un cable aéreo (*Hoist conveyors*) que llevase el mineral, desde la orilla del mar, hasta la propia bodega de las embarcaciones, á semejanza de los establecidos en Trinidad, California, el Hawai, &.

4º El Ferrocarril de La Vela á Coro está en regular estado de conservación; pero exige algunas reparaciones en su línea. El material rodante de que dispone es muy exiguo; de las dos locomotoras existentes, una está inservible; y la otra, que hace hoy el servicio, en muy mal estado. Es, pues, urgente la adquisición de una de reserva, si no se quiere llegar al caso de tener que suspender el tráfico; lo cual puede suceder de un momento á otro. El monto de los gastos necesarios, incluyendo el valor de una locomotora nueva, es de B 33.077.

5º Este Ferrocarril, con un régimen de estricta economía, puede cubrir sus gastos con sus propios recursos; pero sin atender á los fondos de reserva y de reposición del material; apartados que son indispensables en obras de esta naturaleza. Su vida tiene que ser, por consiguiente, muy precaria, si no se cuenta con el tráfico del carbón mineral.

6º La región carbonífera del Estado Falcón apenas se ha comenzado á explorar. Sería muy útil el levantamiento de un plano topográfico de toda esta zona; indicando en cada caso, la dirección y la pendiente de los mantos, su espesor, &, para poder juzgar de la extensión de los yacimientos y de sus relaciones entre sí. Este trabajo podría anexarse fácilmente á los del Plano militar de la República.

7º Exceptuando la veta de Sabaneta, que, según se asegura, pertenece á la clase de las *semi-antracitas*, el carbón de Coro es un *lignito bituminoso*, más ó menos cargado de azufre. Los análisis acusan hasta 8,90 por ciento de esta última sustancia; lo cual constituye un inconveniente grave, desde el punto de vista industrial. Como se ha observado que las capas inferiores contienen menos, debe profundizarse la explotación lo suficiente para que el tenor en azufre no pase del 1 por ciento, máximum aceptable. *De otro modo, es muy difícil que estos carbones puedan competir con los carbones extranjeros.* Desde este punto de vista, son más recomendables las vetas de Cumarebo, Cardón grande, Sabaneta, Curamichate, &.

8º El carbón de Coro es apropiado, en primer término, para la producción de gas, por su proporción en materias volátiles; y luego, para ser empleado como combustible. Su poder calorífico es bastante alto: 6.054 calorías, por término medio.

9º Las minas de Coro producen sólo 20 por ciento de polvo de carbón; y el espesor de las vetas varía de 0.ᵐ40 á 0.ᵐ60.

10º Las equivalencias entre este carbón y los combustibles extranjeros que me han servido de término de comparación, son las siguientes: *1 tonelada de carbón de Coro equivale á ⅔ de tonelada de carbón inglés de panelas; y á ¾ de carbón corriente de los depósitos de Curazao y de Trinidad.* Como la tonelada del inglés cuesta, á bordo en La Guaira, *B 41;* y la del segundo, de *B 31* á *B 36;* es claro que el nuestro no podría venderse á más de *B 25 por tonelada,* á bordo en los puertos de embarque. *Es éste el precio de venta que debe fijarse.*

11º Según las cuentas de la explotación de las minas de

Coro, existentes en el Ministerio de Hacienda, la tonelada de carbón, á bordo en La Vela, ha costado B 34,56; costo que, haciéndose algunas economías y con una explotación en mayor escala, he creído posible rebajar á B 25; y aun á menos de B 20, cuando se logre abaratar el trasporte y el embarque del mineral, estableciendo vías férreas económicas ó cables aéreos.

12º Resulta de lo expuesto que, *en las actuales condiciones no es posible explotar con beneficio las minas de Coro.* Creo que no sería difícil llegar á rebajar el costo de la tenelada á B 25; obteniéndose entonces, no una utilidad pecuniaria, sino el beneficio de dar vida á aquellas comarcas. No se refiere esta conclusión á las minas del Estado Falcón, situadas cerca de la costa; las cuales son hoy explotables económicamente, pues se calcula que la tonelada de carbón de Curamichate no costaría más de *B* 20 *puesta en Puerto Cabello.*

13º Para solicitar mercado al producto de la explotación de estas minas, debe atenderse á las consideraciones siguientes:

(a). El consumo interior del país ha sido de 11.615 *toneladas* anuales, por término medio, en estos últimos años. A esta cifra debe agregarse el consumo de la marina venezolana de guerra, que, según datos oficiales, no ha alcanzado á más de 4.500 *toneladas* en un año; pero que, en años de mayor actividad puede llegar á 10 ó 12.000.

(b). Para aprovechar los privilegios y franquicias de que goza el Gobierno Nacional, por sus contratos con el Tajamar de La Guaira y con los Ferrocarriles de La Guaira á Caracas y de Puerto Cabello á Valencia, habría ventajas en establecer depósitos de carbón de Coro en Caracas y en Valencia. El costo de la tonelada, suponiéndolo de B 25 á bordo en La Vela, sería de B 60 en Caracas; y es sabido que, en esta ciudad, se vende el carbón inglés á B 100, como precio corriente.

(c). El establecimiento de las cocinas de gas en Caracas, consumiendo carbones del país, sería un negocio pingüe para la "Compañía de Alumbrado Eléctrico y de Gas" de Caracas; beneficioso para la comunidad; y conveniente para la Empresa explotadora de las minas, que aseguraría así la venta de parte de su producción.

(d). El objeto principal de la explotación de las minas del Estado Falcón ha de ser el de hacer la competencia á los depósitos de Curazao. El movimiento anual de carbón en esta isla alcanza, según datos recientes, á 40 ó 45.000 *toneladas.* Convendría hacer

conocer el artículo en aquella isla, á título de ensayo, para juzgar de la acogida que pudiera allí tener.

(e). La proximidad de Venezuela al Canal de Panamá hace concebir halagüeñas esperanzas acerca del porvenir de nuestras minas de carbón; toda vez que, al terminarse esta obra, la demanda del artículo hará posible una explotación en grande escala, abaratándose, por consiguiente, el precio de costo de la tonelada.

14º La composición química del Carbón de Coro es, aproximadamente, la misma que la del de Barcelona, salvo su tenor en azufre ; é iguales sus poderes caloríficos ; pero, desde el punto de vista económico, es más ventajosa la explotación del carbón oriental, no sólo por las obras allí existentes, sino por las magníficas condiciones del puerto de Guanta.

Quedan refundidas en el presente Informe, las observaciones que pude hacer personalmente en los lugares que he visitado, así como también todos los datos é informaciones que han llegado á mi conocimiento, relativos á las minas de carbón mineral del Estado Falcón y á las obras cuyo examen me confiara el Ministerio de Obras Públicas. He deducido de los hechos las conclusiones que, á mi juicio, he creído procedentes, sin incurrir en exageraciones, que, á veces, sólo dan por resultado, esperanzas frustradas y costosos desengaños ; pues, siempre he considerado que, en estas materias, el patriotismo bien entendido exige, única y exclusivamente, la exposición de la verdad.

Dios y Federación.

G. Jiménez.

NOTA.—Anexos á este Informe, se encontrarán los inventarios de los útiles, herramientas, etc., pertenecientes al Ferrocarril de La Vela á Coro y á la Empresa de las minas.

OTRA.—En la página CXXI, en un presupuesto para reparaciones, donde dice: B 33.070, léase 30.070.

Contabilidad y Estadística

Aunque se os da cuenta en esta Memoria del restablecimiento, en el Despacho, de la Dirección de Contabilidad y Estadística, y el novísimo Decreto Reglamentario de las Obras Públicas, pauta las atribuciones y deberes que en ambos ramos debe tener y llenar la expresada Dirección, no figura en el lapso de tiempo que abarca la presente Cuenta ninguno de los trabajos á aquélla encomendados, por ser de posterior disposición al corte numérico de la relación de ingresos y egresos del Ramo, el cual lleva fecha de 31 de diciembre de 1908.

En tal virtud, los cuadros que encontraréis en el cuerpo de esta Memoria, marcados con los números 182 y 183, se limitan solamente á expresar las totalidades del ingreso de la renta del Ramo y su inversión en las distintas obras, construidas y reparadas, entre las fechas de 1º de enero á 30 de abril de 1907 y de 1º de mayo de 1907 á 31 de diciembre de 1908, así como el saldo que para esta última fecha quedó á su favor.

Varios

En los documentos del número 184 al 189 que forman el capítulo á que se contrae esta parte de la exposición, hallaréis todo lo relativo á las siguientes materias: colocación de 90 estacones de madera para sostenimiento del terraplén del ángulo Oeste del edificio de la Academia Militar; movilización hasta Uracá y Colón de parte de los materiales de hierro para el Acueducto de San Antonio del Táchira; reconstrucción y modificación de la Muralla del mar en Macuto, y obras anexas; trasporte desde Uracá y Colón hasta San Antonio del Táchira, de materiales destinados al Acueducto de San Antonio y de cuatro estatuas de bronce para ser erigidas en Independencia; Contrato celebrado entre los Ministros de Fomento y Obras Públicas y el ciudadano Henrique París, sobre explotación del carbón mineral del Zulia; Resolución por la que se declara caducado el contrato celebrado con el ciudadano Ernesto López Marcucí, para el establecimiento y explotación de una empresa de navegación en el río Escalante.

DIRECCION DE EDIFICIOS

Y

ORNATO DE POBLACIONES

DOCUMENTOS

CAPITULO I

EDIFICIOS Y ORNATO DE POBLACIONES

OBRAS DE LA CIUDAD DE VALENCIA

(ESTADO CARABOBO)

DOCUMENTO NÚMERO 1

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas. —Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 12 de agosto de 1907.—97° y 49°

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se destina la cantidad de cien mil bolívares (B 100.000) para las siguientes obras en la ciudad de Valencia, Capital del Estado Carabobo, así:

Construcción de dos grandes salas con sus corredores en el Hospital de Caridad.....B 20.000,
Reconstrucción y refacción del Colegio Nacional de Niñas 60.000,
Refacción del Teatro Municipal..... 20.000,

Los trabajos de estas obras estarán á cargo de una Junta de Fomento compuesta de los ciudadanos Doctor Samuel E. Niño, Secretario de Gobierno del Estado, General Obdulio Bello y Pedro Francisco del Castillo, á cuya orden se pondrá, por la Agencia del Banco de Venezuela en Valencia, la cantidad total acordada, en porciones quincenales de á diez mil bolívares (B 10.000), á contar de la segunda quincena del presente mes.

La mencionada Junta dará á este Ministerio los informes correspondientes y rendirá las cuentas quincenales de la inversión de los fondos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 2

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Carabobo.—Junta de Fomento de las Obras Públicas Nacionales de Valencia.—Número 3.—Valencia: 17 de setiembre de 1907.—97º y 49º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Adjunta tengo la honra de remitir á usted la Relación de Caja de esta Junta, correspondiente á la 1ª quincena del presente mes.

Por ella verá usted que además de los B 20.000 que corresponden á la 2ª quincena de agosto y 1ª de setiembre, que están destinados á la construcción de las dos Salas del Hospital Civil, la Junta ha recibido también un anticipo de B 32.000 para la compra, efectuada ya, y la reparación de la nueva casa para el Colegio Nacional de Niñas. De esas sumas quedaba en caja para el 15 una existencia de B 25.290,74.

El día 2 del corriente se empezaron los trabajos de las expresadas dos salas del Hospital Civil, y para la fecha están ya enrasados los cimientos de una de ellas y se han empezado los de la otra.

También se ha dado principio á la refacción del antiguo edificio que ocupaba el Colegio de Niñas, y en el cual se instalarán la Oficina del Telégrafo Nacional y la Imprenta del Estado.

La Compañía lírico-dramática que actualmente funciona en el Teatro Municipal, terminará en breve su temporada y entonces se procederá á las reparaciones de dicho Teatro.

La Junta en su propósito de aprovechar todo el dinero en beneficio de las obras públicas ha prescindido de todo gasto, aun el más insignificante, que no sea de carácter absolutamente imprescindible.

Las sesiones ordinarias de la Junta se efectúan con la mayor regularidad y la inspección y vigilancia de las obras son constantes y escrupulosas.

Envío á usted originales los legajos de comprobantes numerados de 1 á 4 para que, una vez hecha la debida confrontación, se sirva devolverlos, si no hubiere inconveniente para ello.

Dios y Federación.

Samuel E. Niño.

DOCUMENTO NÚMERO 3

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Carabobo.—Junta de Fomento de las Obras Públicas Nacionales de Valencia.—Número 5.—Valencia: 30 de setiembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra informar á usted que en la segunda quincena del presente mes se han invertido en las obras públicas nacionales á cargo de esta Junta, la cantidad de cuatro mil ochocientos ochenta y un bolívares, con ventinueve céntimos, así:

En las dos nuevas salas del Hospital Civil:

Semana del 16 al 21	B	1.148,98	
" " 23 " 28		1.750,98	B 2.899,96

En el antiguo edificio del Colegio de Niñas:		
Semana del 21 al 23.....B	922,11	
" " 23 " 28.....	1.059,22	1.981,33
Total.....B		4.881,29

Adjuntas remito á usted las relaciones detalladas de los trabajos en cada semana con sus respectivos comprobantes.

El estado de los trabajos es el siguiente:

Hospital Civil: terminados ya los cimientos de las dos salas, se procede al levantamiento de las paredes.

Antiguo edificio del Colegio: se están cambiando todos los techos que estaban en mal estado, y haciéndose reparaciones en la parte interior del edificio, cuya planta se está modificando para adaptarla á su nuevo objeto.

Espérase que el actual inquilino de la casa comprada para el Colegio de Niñas la desocupe, para emprender su reparación; y se espera también el término, ya próximo, de la temporada teatral, para empezar la composición del edificio.

Dios y Federación.

Samuel E. Niño.

DOCUMENTO NÚMERO 4

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Carabobo.—Junta de Fomento de las Obras Públicas Nacionales de Valencia.—Número 5.—Valencia: 17 de octubre de 1907.—97º y 49º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra informar á usted que en la primera quincena del presente mes se ha invertido en las obras públicas nacionales á cargo de esta Junta, la cantidad de cinco mil trescientos veintitrés bolívares, con quince céntimos, así:

En el Hospital Civil:

1ª	Semana.....	B	1.706,97	
2ª	"		1.640,24	B 3.347,21

En el Colegio de Niñas:

1ª	Semana	B	875,99	
2ª	"		1.099,95	1.975,94
	Total.....			B 5.323,15

También envío á usted las relaciones del movimiento de caja de la Tesorería de esta Junta en la segunda quincena de setiembre y la primera del presente mes.

El estado de los trabajos es el siguiente: En ambas salas del Hospital Civil continúa el levantamiento de las paredes, bastante adelantadas.

En el Colegio de Niñas, terminada la reparación general de los techos y siguen los trabajos de refacción interior del edificio.

Dios y Federación.

Samuel E. Niño.

DOCUMENTO NÚMERO 5

Estado Carabobo.— Junta de Fomento de las Obras Públicas Nacionales de Valencia.—Presidencia.—Número 8.—Valencia: 10 de diciembre de 1907.—97ª y 49º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

En cumplimiento de lo preceptuado en el Decreto que ordena la construcción de las obras públicas que en esta Capital están bajo la dirección inmediata de la Junta á que pertenezco, procedo á darle el Informe correspondiente al mes que acaba de trascurrir.

La Junta ha continuado, como de costumbre, con la misma asiduidad y constancia en la administración de las obras encomendadas á su patriotismo y eficacia.

Las cuotas quincenales han sido cubiertas por el Gobierno Nacional, y la mayor actividad ha reinado en estas obras, á cada una de las cuales paso á referirme en particular.

Hospital Civil:

Durante el mes trabajaron diariamente aquí más de 80 obreros, hasta el 30 que se clausuró temporalmente la obra.

Fueron terminadas de un todo en el curso de dicho mes las paredes y divisiones de ambos cuerpos del edificio, quedando todas enrasadas á 5 metros de altura sobre el nivel del piso, y ya en disposición de recibir las armaduras de los techos, habiendo dejado los huecos correspondientes á las luces y cerrándolos en la parte superior con lumbres de madera cortadas especialmcnte para tal objeto.

Fué terminada también la caseta destinada al baño y retretes del departamento Norte, en las mismas condiciones de solidez que las ya hechas al Sur.

En todo el contorno de ambos salones se hizo un relleno bien apisonado con tierra y piedras menudas, como obra de defensa de la parte saliente de los cimientos. Se ha preparado una gran cantidad de mezclas para los frizos, y empezado á acumular granzón y arena para los pisos de cemento.

En la penúltima semana quedaron listas de un todo las puertas y ventanas que necesitará el edificio, y ya colocadas las 6 puertas de los retretes y baños.

De acuerdo con los planos se pidió á Norte América la madera para los techos, de modo que en su espera se ha suspendido la obra; al llegar sólo se necesitará ensamblarse y armarse, abreviándose notablemente el trabajo y obteniéndose una importantísima economía, no habiendo podido conseguirse dicha madera aquí á precios ventajosos.

Este maderamen se ha pedido apropiado á soportar tejas de cemento, sistema Kökler, que ya se ha solicitado y que es la más adecuada para establecimientos de esta naturaleza.

En todo el mes de noviembre se invirtieron en estos trabajos B 8.961,95, siendo de B 21.667,56 la suma erogada hasta hoy por este respecto.

Una vez llegada la madera aquí, la obra quedará terminada en menos de un mes.

Imprenta del Estado y Telégrafo Nacional.

Estos trabajos están muy adelantados y todos tocan á su término.

Han continuado sin enterrupción las diversas reparaciones interiores, quedando terminada la pared divisoria de ambas Oficinas.

Las ventanas y puertas tanto interiores como exteriores han

sido convenientemente reformadas. Se abrió la puerta de entrada al Télegrafo que da frente al Teatro, y otra puerta y portón de cochera para el departamento de Imprenta, y se levantó la pared de fachada de dicha parte haciéndole una sencilla cornisa.

Quedaron terminados los escusados y se construyeron dos depósitos de agua con su correspondiente tubería, uno para el Telégrafo y otro para la Imprenta.

Se le dió principio á un tinglado para desahogo de la Imprenta ; y en la carpintería se están terminando las puertas de fachada. La obra de remiendos y reparaciones interiores ya está lista.

En las lechadas se ha avanzado mucho en aquellas partes concluidas.

Durante el mes se invirtió en esta obra la cantidad de B 5.616,17 ; y hasta el 30 de noviembre subían los gastos totales á B 11.566,42.

Colegio Nacional de Niñas.

Esta Junta, puesta en posesión de la casa comprada expresamente para alojar el Colegio de Niñas de Carabobo, procedió á hocerle las reparaciones que perentoriamente exigía.

En el curso del mes se han construido partes completamente nuevas y se han hecho notables reparaciones en los techos, pues apesar de presentar un buen aspecto, muchas de las maderas empezaban á picarse, ofreciendo poca garantía para lo futuro.

Se han practicado muchos remiendos en las paredes y pisos y se repararon casi por completo los escusados.

Se ha puesto la primera capa de granzón para piso de cemento en los corredores y se terminó el arco decorativo en la gran sala de recepción y exámenes. Dicho arco es una obra de arte ejecutada por los oficiales de albañilería Gregorio Páez y Pedro Díaz.

Se dió comienzo á la colocación de la coleta para los techos razos en el cuerpo principal del edificio y se avanza en las lechadas interiores.

El gasto durante el mes fue de B 3.017,98

Como el edificio que ocupaba el Colegio de Niñas ameritaba reparaciones urgentes, á las cuales me he referido en el lugar correspondiente, y, además, la casa que la Junta compró expresamente para dicho Colegio exigía algunas condiciones que la hicieran más adecuada al objeto, hubo necesidad de tomar en alquiler, provisionalmente, una casa á fin de que el Colegio continuara sin interrupción sus tareas escolares. Por dicha casa paga la Junta la cantidad de B 208 mensuales, desde el mes de setiembre, y los comprobantes han sido enviados á ese Ministerio.

Repecto del Teatro Municipal, aún se halla ocupado por una Compañía de Variedades.

Como en la mente de la Junta que presido entra por mu-

cho el fomento de los distintos ramos confiados á su dirección, decidió ésta dotar el edificio especialmente dedicado á la Imprenta del Estado, de un tren de tipografía que por un precio módico vendían los RR. Salesianos de esta capital. Dicho tren costó B 6.000, los cuales han sido cubiertos en el mes que acaba de trascurrir. Esta adquisición ha venido á completar la obra de que ha hecho donación el Gobierno Nacional al del Estado Carabobo.

Le remito adjuntos todos los comprobantes referentes al mes de noviembre, así como las relaciones de caja de la Tesorería de esta Junta correspondientes á las dos quincenas de dicho mes.

Tal es el informe que, referente al expresado mes de noviembre, rindo á usted, y el cual espero merezca la aprobación del ciudadano Presidente de la República, á cuyo conocimiento le suplico elevarlo.

Dios y Federación.

Samuel E. Niño.

DOCUMENTO NÚMERO 6

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Carabobo.—Junta de Fomento de las Obras Públicas Nacionales de Valencia.—Número 14.—Valencia: 24 de marzo de 1908.—97º y 50º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

En mi carácter de Presidente de la Junta de Fomento de las Obras Públicas Nacionales de Valencia, tengo á honra elevar á su conocimiento para que á su vez se sirva llevarlo al del Supremo Magistrado de la República, el Informe de las obras emprendidas en esta ciudad, bajo la dirección de la mencionada Junta, durante los meses de enero y febrero últimos.

Los edificios destinados á Colegio Nacional de Niñas, Imprenta del Estado y Oficina de Telégrafo, como se lo anuncié á usted oportunamente, fueron inaugurados el 1º de enero y puestos á disposición de sus respectivos directores; edificios éstos que desde la citada fecha están llenando el objeto para que fueron destinados.

La reparación del Teatro Municipal no se ha emprendido aún debido á que constantemente está ocupado por Compañías, como en la actualidad, que funciona en él una Empresa cinematográfica; pero ya se han dado los primeros pasos para proceder al embellecimiento de aquel centro de la cultura social.

Habiendo llegado la madera pedida á los Estados Unidos para los techos de las dos salas del "Hospital Civil", se procedió incontinenti á darle los cortes necesarios para ensamblar las armaduras. Estas son 9 en cada salón y su abertura de 12 metros, estando apoyadas en el centro en la pared divisoria.

Completan la armadura los largueros ó correas y la hilera que sustentan las viguetas, y éstas, el listonaje en que enganchan las tejas.

Todo el maderaje es cortado á escuadra ú obra limpia, estando sus secciones calculadas de acuerdo con los pesos que soportan, de modo que se ha empleado el material estrictamente necesario para el caso.

Listas las armaduras, se procedió al entejado que, como ya he tenido el honor de hacerlo saber á ese Ministerio, es de tejas de cemento comprimido sistema Köhler.

Este trabajo se hizo en muy breve tiempo, luciendo en seria combinación el negro pizarra de fondo y el amarillo de orla; y en uno de los salones, "Castro", y en el otro, "1908", feliz combinación que se destaca mucho y se percibe desde muy lejos.

Listos los techos que han merecido especial atención y cuidadoso estudio, se procedió á protejer la madera con una buena mano de *carbolineum*. Seguidamente se colocaron todas las ventanas y puertas, procediéndose á los encalados que ya tocan á su término, así como también á la preparación de los suelos para recibir los pisos de cemento.

En esta obra se ha invertido durante los meses de enero y febrero, precitados, la cantidad de B 5.287,30.

Como verá el ciudadano Ministro por la relación hecha, el progreso de los trabajos emprendidos por esta Junta que presido, en los dos meses que comprende este Informe, ha correspondido á nuestros esfuerzos, lo cual se evidencia más todavía con las dos fotografías que tengo el placer de enviarle, que representan las dos salas del Hospital Civil, cuya capacidad será suficiente para contener ciento veinte enfermos.

Dejo así terminado este Informe que deseo sea digno de la aprobación del Ejecutivo Federal.

Dios y Federación.

Samuel E. Niño.

ARCO DE LA RESTAURACIÓN

DOCUMENTO NÚMERO 7

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 8 de julio de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, y en cumplimiento del Acuerdo Legislativo fecha 16 de agosto de 1905, que dispone la erección en esta capital de un Arco de triunfo conmemorativo de la Restauración Nacional, se resuelve:

1º Abrir un concurso entre Ingenieros y Arquitectos venezolanos para el levantamiento de planos y presupuesto de la obra.

2º Se designa para la erección del Arco el boulevard Sur entre el Capitolio Federal y el Paraninfo de la Universidad, el cual se arreglará para calle pública á la terminación del Arco.

3º La obra sera de mampostería, con seis (6) metros de luz interior, y el espacio disponible para toda la construcción será de diez y seis (16) metros.

4º El estilo ú orden arquitectónico, lo mismo que la parte decorativa del Arco, se deja á juicio de los concurrentes, debiendo tener éstos en cuenta lo dispuesto en el precitado Acuerdo Legislativo, el cual para mayor inteligencia se reimprime á continuación.

5º Los planos y presupuestos se dirigirán á este Ministerio del modo siguiente: los planos cubiertos y lacrados, con una marca especial que se repetirá en la proposición respectiva al pie de la firma del autor; proposición que deberá venir en pliego cerrado y con la palabra "Concurso" en el sobre.

6º Los proyectos serán recibidos en este Despacho hasta el día 15 de agosto próximo venidero, en cuya fecha se cerrará el concurso, para proceder á abrirlos y examinarlos por el Jurado que ha de juzgar de sus méritos científicos y artísticos y el cual se nombrará por Resolución especial.

7º El autor del proyecto que resultare favorecido por el

voto del Jurado, tendrá como premio la ejecución de la obra, bajo la inmediata inspección de este Ministerio.

Publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

EL CONGRESO

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

Considerando:

Que la Revolución Liberal Restauradora constituye un múltiple y fecundo esfuerzo nacional, necesario al decoro de las instituciones patrias y á la normalidad de todas las funciones de la República; y

Considerando:

Que es práctica saludable de los pueblos cultos estimularse á sí mismos con la lisonjera constancia de sus propias virtudes y energías para los empeños del patriotismo y las faenas de la civilización,

Acuerda:

Art. 1º Eríjase en el sitio de esta Capital que al efecto designe el Ejecutivo Federal un Arco de triunfo conmemorativo de la Restauración Nacional.

Art. 2º Este Arco llevará en letras de oro, las siguientes inscripciones:

En el vértice, sobre el Escudo de la República esculpido en broce:

23 DE MAYO DE 1899.

En la columna de la derecha:

Venezuela restaurada en la unión y confraternidad de sus buenos hijos, reniega de la guerra civil, pero recuerda con gratitud á los patriotas que glorificaron con su heroico sacrificio las batallas de la Restauración Nacional.

En la columna de la izquierda:

La energía patriótica del General Cipriano Castro, Caudillo de la Revolución Liberal Restauradora y Presidente de *la República, salvó el honor y la soberanía de ésta el 9 de diciembre de 1902.*

Al pie de la primera columna:

El Congreso Nacional de 1905, erige este Monumento á la paz de la República y á la confraternidad de los venezolanos, preciosas y fecundas conquistas de la Restauración Nacional.

Y al pie de la segunda columna:

"Si mi muerte contribuye á que cesen los partidos y se consolide la unión, yo bajaré tranquilo al sepulcro.

"Unión, unión colombianos, ó la anarquía os devorará.

SIMON BOLIVAR."

"No tengo memoria para lo que de ingrato pueda haber en el pasado. Borrado queda de mi pensamiento de político y de guerrero todo lo que fue hostil á mis propósitos, todo lo que ha podido dejar una huella de dolor en mi corazón. Delante de mí no queda más que la visión luminosa de la Patria, como la soñó Bolívar, como la quiero yo.

CIPRIANO CASTRO."

(Alocución á los Venezolanos—9 de diciembre de 1902.)

Art. 3º Corresponde al Poder Ejecutivo Federal velar por la pronta y cabal ejecución de este Acuerdo.

Dado en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, á 5 de agosto de 1905.—Año 95º de la Independencia y 47º de la Federación.

El Presidente de la Cámara del Senado,

(L. S.)

N. URDANETA.

El Presidente de la Cámara de Diputados,

R. LÓPEZ BARALT.

El Secretario de la Cámara del Senado,

Ezequiel García.

El Secretario de la Cámara de Diputados,

Mariano Espinal.

Palacio Federal, en Caracas, á 16 de agosto de 1905. Año 95º de la Independencia y 47º de la Federación.

Ejecútese y cuídese de su ejecución.

(L. S.)

CIPRIANO CASTRO.

Refrendado.

El Ministro de Relaciones Interiores,

(L. S.)

LUCIO BALDÓ.

Refrendado.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(L. S.)

ALEJANDRO YBARRA.

Refrendado.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

(L. S.)

J. C. DE CASTRO.

Refrendado.

El Ministro de Guerra y Marina,

(L. S.)

J. M. GARCÍA GÓMEZ.

Refrendado.

El Ministro de Fomento,

(L. S.)

DIEGO BTA. FERRER.

Refrendado.

El Ministro de Obras Públicas,

(L. S.)

R. CASTILLO CHAPELLÍN.

Refrendado.

El Ministro de Instrucción Pública,

(L. S.)

ARNALDO MORALES.

DOCUMENTO NÚMERO 8

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 16 de julio de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por cuanto el lugar designado para la erección del Arco de Triunfo á que se refiere la Resolución de este Ministerio fecha 8 del presente mes, resulta demasiado estrecho para las dimensiones de esta obra que por su naturaleza debe ser monumental, se resuelve:

El sitio en que se erigirá el Arco de Triunfo conmemorativo de la Restauración Nacional, será el punto donde se bifurca la "Avenida Castro," ó sea en el extremo oriental del triángulo que forma la "Avenida Castro," y la "Avenida de El Paraíso" y la nueva calle que une las dos avenidas.

La obra, que debe abarcar la "Avenida Castro" y la calle arriba citada, tendrá nueve (9) metros de luz interior; y el espacio disponible para toda la construcción será de veinte y cuatro (24) metros.

En todo lo demás queda vigente la referida Resolución fecha 8 del presente mes, prorrogándose el plazo del Concurso hasta el 31 de agosto próximo venidero.

Publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 9

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 1º de setiembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, y

de conformidad con la Resolución de este Ministerio fecha 8 de julio último, se nombra á los Ingenieros Doctores Jesús Muñoz Tébar, Roberto García y Germán Jiménez, y ciudadanos Antonio Herrera Toro, Director de la Academia de Bellas Artes, y Francisco Azerm, Director de la Escuela de Artes y Oficios, para componer el Jurado que ha de juzgar de los méritos científicos y artísticos de los proyectos presentados para la erección del Arco de Triunfo de la Restauración Nacional, y estudio de los repectivos presupuestos, para proceder á adjudicar el premio al proyecto que á su juicio reuna las mejores condiciones de ciencia, arte y economía.

El referido Jurado se instalará en uno de los salones de este Ministerio, destinado al efecto, debiendo dictar su fallo en todo el curso del presente mes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 10

Caracas: 3 de setiembre de 1908.

98º y 50º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

Tengo el honor de participar á usted que en esta fecha se ha instalado el Jurado nombrado por ese Ministerio para juzgar los méritos científicos y artísticos y de los presupuestos de los proyectos presentados para la erección del Arco de Triunfo de la Restauración Nacional; habiendo quedado constituído del modo siguiente: Presidente, Doctor Jesús Muñoz Tébar; Secretario, Doctor Germán Jiménez; y Vocales, los señores Doctor Roberto García, Antonio Herrera Toro y Francisco Azerm.

El Jurado procederá á abrir y examinar los veintisiete proyectos que ha recibido de ese Ministerio.

Dios y Federación.

El Presidente,

Jesús Muñoz Tébar.

DOCUMENTO NÚMERO 11

Caracas: 30 de setiembre de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

El día 3 de este mes se constituyó el Jurado nombrado por ese Ministerio por Resolución del día 1º de los corrientes para juzgar de los méritos científicos y artísticos de los proyectos presentados para la erección del Arco de triunfo de la Restauración Nacional, según se comunicó á usted ese mismo día.

El Jurado acordó reunirse en el salón que ese Ministerio le ha destinado, diariamente, de 4 á 6 de la tarde, para consagrarse al desempeño del delicado y honroso encargo que el Gobierno ha tenido á bien confiarle.

Durante varios días el Jurado estudió uno á uno los veintisiete proyectos que le fueron enviados por el Ministerio que dignamente desempeña usted, marcados así:

XXX.—Lux.—L.—Un triángulo inscrito en un círculo.—1899.—Junín.—Uriel.—XXXX.—E. S.—Nopal.—B.—Vocavi et renuistis.—Una estrella.—Nº 16. R. J. B.—Condor.—L. E.—M.—Marte.—Una escuadra y una pluma.—N. Orión.—Tasso.—"Labor".—Revelación.—Viva Castro!—Veritas.—Kerol.—X.

En este estudio llegó á conocimiento del Jurado, por las diversas manifestaciones hechas en los proyectos, que el terreno, en el lugar designado para la erección del monumento, no inspira confianza respecto á su solidez: así, unos calculan profundas excavaciones y nutridas estacas; otros prescinden de hacer presupuestos para los cimientos por no haber sondeado el te-

rreno; y otros calculan un cimiento de profundidad arbitraria, advirtiendo que puede modificarse el valor asignado á este efecto, al estudiar el terreno.

Como los arcos de triunfo tienen la circunstancia especial de hacer gravitar un gran peso sobre una superficie relativamente pequeña, y como, además, á estas obras debe darse, hasta donde es posible, una duración secular, es evidente que, si en toda obra arquitectónica el asunto de una buena fundación es de primera necesidad; en la clase de monumentos de que nos ocupamos es asunto extraordinariamente grave, que requiere los mayores cuidados y las más minuciosas precauciones. En esta ciudad no debe olvidarse tampoco la circunstancia de nuestros temblores de tierra.

Fue por esto que el Jurado suplicó al ciudadano Ministro, desde sus primeras reuniones, como paso previo para el estudio que hacía de los proyectos presentados, que ordenase una exploración técnica suficiente de las capas superficiales del terreno en el lugar designado para la obra, lo cual el ciudadano Ministro tuvo á bien acordar en seguida.

En varias sesiones posteriores hasta hoy, el Jurado tomó en consideración los proyectos anteriormente mencionados, relativamente unos á otros, considerándolos bajo los siguientes puntos de vista:

1.—En su mérito artístico, y por los rasgos de originalidad que presenten.

2.—En su parte técnica, por la presentación de los diversos planos y cortes de cada obra, que son absolutamente indispensables para poder juzgar sobre la construcción de la obra en general y en todos los pormenores.

3.—En su parte económica, por los respectivos presupuestos (prescindiéndose del valor de los cimientos á causa de lo anteriormente manifestado) y por la clase de materiales que vayan á emplearse en la construcción y en la ornamentatación, que en esta última ha de tenerse en cuenta para apreciar su mayor ó menor duración á la intemperie; y

4.—En la expresión que, por los atributos, símbolos ó inscripciones, se dé al objeto único del Arco, que es inmortalizar los hechos de la Revolución Restauradora, iniciada y conducida por el genio y valor eminentes del General Cipriano Castro, y por él consagrada como gloriosísima página de nuestra historia nacional.

Practicada la votación correspondiente resultó favorecido el proyecto marcado: **"1899"**.

Queda así cumplido, ciudadano Ministro, el encargo que tuvo á bien confiarnos el Gobierno, en el desempeño del cual hemos procedido con la mayor imparcialidad y después de muy detenido estudio.

El resultado de la exploración hecha en el terreno designado para la erección del Arco, es el siguiente: después de una capa de arcilla blanda azulada de 3m,50 de espesor, apareció agua de filtración; luego, bajo el agua se continuó la perforación hasta la profundidad de 2m,18 á través de una capa de arena y de granzón, material que parece continúa hacia abajo. En este estado se suspendió la exploración; pues, por los datos anteriores, se deja ver la necesidad de emplear medios especiales para la consolidación del terreno.

Los suscritos se complacen en felicitar al Ejecutivo Nacional por el éxito altamente satisfactorio alcanzado en este concurso, porque la concurrencia á él de veintisiete proyectos, revela un entusiasmo digno de aplauso en esta justa del arte y del patriotismo.

Opina el Jurado que sería un acto de grande y merecido estímulo el acuerdo por parte del Gobierno de una distinción honorífica ó una recompensa pecuniaria á los proyectos que junto con el premiado han luchado buenamente en esta labor de civilización.

Somos de usted, ciudadano Ministro, muy respetuosos servidores,

El Presidente,

Jesús Muñoz Tébar.

Roberto García.

A. Herrera Toro.

Francisco Azerm.

G. Jiménez.
Secretario.

DOCUMENTO NÚMERO 12

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 30 de setiembre de 1908.—98º y 50º

Visto el veredicto que antecede, se procedió á abrir el sobre contentivo de la firma del Proyecto premiado, resultando

ser sus autores los Ingenieros Alejandro Chataing, Arquitecto, y J. M. Rosales Bosque.

Publíquese de orden del ciudadano Ministro.

El Director,

Manuel Adolfo García.

DOCUMENTO NÚMERO 13

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 17 de noviembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el informe y presupuesto presentado por el Arquitecto Doctor Alejandro Chataing, para la erección del Arco de Triunfo conmemorativo de la Restauración Nacional, en el sitio designado por Resolución de este Ministerio fecha 16 de julio del presente año, al tenor de las siguientes bases:

1ª—El Arco tendrá treinta metros (30 m.) de altura, sin incluir la cuádriga de coronamiento, en vez de los treinta y siete (37 m.) que mide el proyecto premiado.

2ª—Por virtud de esta disminución en las dimensiones de la obra, el presupuesto aprobado es de quinientos sesenta y tres mil cincuenta y siete bolívares (B 563.057) al cual se agrega el de sesenta y nueve mil trescientos bolívares (B 69.300) para hacer de bronce y piedra la parte escultural, en vez de cemento como estaba proyectada, siendo por tanto el presupuesto total de la obra, de seiscientos treinta y dos mil seiscientos cincuenta y siete bolívares (B 632.657.)

3ª—Para la mejor situación del Arco procédase á la vez al ensanche de la Avenida Castro entre el puente "Dolores" y el sitio denominado "El Bambual" y su prolongación hasta la Avenida de El Paraíso.

Los trabajos estarán á cargo del mismo autor del proyecto, y los pagos se harán por la Tesorería Nacional, por cuotas semana-

les, de conformidad con el adelanto de los trabajos y previas órdenes de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 14

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 21 de diciembre de 1908.—98° y 50°

Resuelto:

Por disposición del General J. V. Gómez, Encargado de la Presidencia de la República, se suspenden los trabajos del Arco de la Restauración, dispuestos por Resolución de este Ministerio fecha 17 de noviembre retropróximo.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

LAZARETO DE LA ISLA DE PROVIDENCIA

DOCUMENTO NÚMERO 15

Lazareto de la Isla de Providencia.—Administración General.—Nº 170.—Maracaibo: 7 de noviembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo el honor de acompañar á la presente las cuentas finales sobre la inversión de los B 135.000 mandados erogar según la Resolución de ese Ministerio fecha 5 de marzo del año en curso, para la terminación y mejoras del Hospital de elefanciacos de la Isla de Providencia. Como verá, me he permitido formular una descomposición de la cuenta, á fin de hacer ver el valor de las obras en relación con el presupuesto respectivo, las economías realizadas en los distintos ramos, y la inversión de dichas economías en obras de indispensable necesidad para el Instituto y para los enfermos, todo lo cual espero merezca la aprobación del Gobierno.

Ruego á usted acusarme recibo de la presente comunicación y cuentas que la acompañan, y, con toda consideración, me suscribo del ciudadano Ministro,

muy atento y s. s.

J. T. Colmenares.

Dirección y administración de los trabajos de reparación y mejoras del Hospital de Elefanciacos de la Isla de Providencia, ejecutados de conformidad con la Resolución del Ministerio de Obras Públicas fecha 5 de marzo del año en curso.

DESCOMPOSICIÓN DE LA CUENTA RENDIDA AL MINISTERIO, CON FECHA 22 DE OCTUBRE DE 1907.

Sumas presupuestadas	Obras ejecutadas	Sumas invertidas	
B 55.000,	Reforma de pisos de los salones, inclusive su		
5.000,	relleno y divisiones en celdas	B 45.358,51	
10.000,	Lavadero independiente y relleno	2.897,62	
10.000,	Habitación para las Hermanas y		
24.000,	Local para la Policía y servicios.	19.220,	
4.000,	Equipo para enfermos	7.818,51	
2.000,	Composición de los Algibes	372,	
5.000,	Alumbrado	3.485,92	
16.000,	Mobiliario Comedores		
4.000,	Capilla	18.659,84	
	Imprevistos	4.220,06	B 102.032,46
	Economía realizada sobre lo presupuestado		32.967,54
B 135.000,			B 135.000,

Inversión de la suma de B 32.967,54 economizada sobre lo presupuestado, en obras de indispensable necesidad y gastos impretermitibles en beneficio del Hospital y de los enfermos.

Hechura de dos corredores, adosados á dos salones, para ampararlos del sol, ampliación de la cocina del Hospital, una parte de desagües de los patios, construcción de una caseta para el gasógeno, aseo de los alrededores, etc., etc., todo hecho á jornal, bajo la dirección del Inspector Julio Montiel Rincón	B	7.231,06
Construcción de seis corredores adosados á seis salones, según contrato con Francisco Valera y Nicomedes Rincón, á B 2.000 cada uno		12.000,
Modificación de la tubería para el servicio de agua, en dos salones		223,40
Composición de las habitaciones (hatillos) de los enfermos que viven fuera del Hospital		2.006,
Limpieza del edificio para entregarlo á la Junta		216,17
92 metros lineales cañería para desagüe		276,
35.15 metros lineales cloaca		84,56
29.56 " " enlosado		53,32
Valor de un horno para la Panadería, según contrato con Francisco Valera y Nicomedes Rincón		1.400,
Construcción de una Despensa para las provisiones, pintura de puertas y pilares, arreglo de portadas, etc., etc., según contrato con José M. Camarillo		2.000,
Valor de una cocina de hierro y utensilios de pintura, clavos y otros efectos encargados á New York		2.290,
Construcción de un baño en el Lago para uso de las Hermanas, según contrato con José M. Camarillo		2.000,
Construcción de dos casetas para escusados del servicio, contrato con el mismo Camarillo		400,
Composición de los escusados del Hospital		47,88
Un Lavadero para las Hermanas		340,
Telegramas, estampillas y menudos		201,50
Secretaría, contabilidad é inspección		1.800,
Teléfono é instalación		397,65
	B	32.967,54

Los documentos todos, tales como comprobantes de las erogaciones, contratos celebrados, borradores, etc., etc., los libros de la contabilidad y archivo de la correspondencia y demás, queda todo en mi poder, á la orden del Gobierno Nacional.

Maracaibo: 31 de octubre de 1907.

El Director Administrador de los trabajos,

J. T. Colmenares.

DOCUMENTO NÚMERO 16

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Número 886.—Caracas: 12 de noviembre de 1907.—97° y 49°

Ciudadano J. T. Colmenares, Director Administrador de los trabajos de terminación y arreglo del Lazareto de la Isla de Providencia.

Maracaibo.

Me complazco en avisar á usted el recibo de su atenta comunicación fecha 7 del presente mes, con la cual se recibió también en este Despacho una demostración del modo como fue invertida la cantidad de B 135.000 acordada para la terminación y mejoras del Lazareto de la Isla de Providencia.

La referida demostración pone de manifiesto el interés desplegado por usted en la ejecución de las obras y el acierto y economía con que procedió en ellas, al extremo de que pudo llevar á cabo reformas de gran importancia para la comodidad y funcionamiento del Asilo, que no estaban incluídas en el presupuesto.

Al llevar á conocimiento del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, el éxito por demás satisfactorio de los trabajos confiados á la eficacia é inteligencia de usted, me es grato presentarle en nombre del Primer Magistrado de la República y en el mío propio, las más cumplidas gracias por su patriótica conducta.

Dios y Federación.

JUAN CASANOVA,

CASA MUNICIPAL Y CUARTEL DE POLICÍA DE BARQUISIMETO

DOCUMENTO NÚMERO 17

CIPRIANO CASTRO,

RESTAURADOR DE VENEZUELA Y PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA,

Decreto :

Art. 1º Procédase á la construcción de un edificio en la ciudad de Barquisimeto con destino á Casa Municipal y Cuartel de Policía, asignándose al efecto la cantidad de cuarenta mil bolívares (B 40.000.)

Art. 2º La expresada cantidad será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello, proporcionalmente al adelanto de los trabajos, al ciudadano Presidente del Estado Lara, quien dispondrá todo lo concerniente á la dirección y ejecución de aquéllos, dando cuenta al Ministerio de Obras Públicas de la marcha progresiva de las obras.

Art. 3º El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Dado, firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal, y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, en Caracas, á 30 de setiembre de mil novecientos ocho. —Año 98º de la Independencia y 50º de la Federación.

(L. S.)

CIPRIANO CASTRO.

Refrendado.

El Ministro de Obras Públicas,

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 18

Barquisimeto, el 1º octubre de 1908.—La 1 30 ms. p. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas

Por su telegrama de ayer que me honro en contestar quedo impuesto de que por Decreto de ayer el Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha ordenado la construcción en esta Ciudad de un edificio con destino á Casa Municipal y Cuartel de Policía, asignándose al efecto la cantidad de B 40.000 que será entregada al suscrito por la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello. Elevo hasta el Supremo Magistrado la expresión íntima de mi reconocimiento por el alto honor que me dispensa al poner bajo mi dirección la ejecución de los trabajos de tan importante obra; y puede contar el Restaurador que me esforzaré por corresponder dignamente al honor dispensado, dando cuenta á ese Ministerio como usted lo ordena, de la marcha progresiva de los trabajos. La ciudadanía larense, admiradora de los sentimientos patrióticos del General Cipriano Castro, siente ya los beneficios de la visita con que nos honró el Benemérito Jefe del País; y si ayer se desbordó ante el Héroe en manifestaciones de cariño y adhesión, hoy se desborda en amplias manifestaciones de acendrada gratitud. Retribuyo sus congratulaciones, y espero que eleve al conocimiento del Restaurador de Venezuela el profundo reconocimiento de la honrada y laboriosa ciudadanía larense.

Dios y Federación.

Çarlos Liscano.

CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO RESGUARDO EN LA GUAIRA

DOCUMENTO NÚMERO 19

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornatos de Poblaciones.—Caracas: 30 de octubre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto formado por el Ingeniero Rafael S. Sordo, montante á la cantidad de cincuenta y un mil quinientos cincuenta y tres bolívares (B 51.553), para la construcción de un nuevo Resguardo en el Puerto de La Guaira y reparación del antiguo, dejándolo en buenas condiciones para servir de almacén. La referida cantidad que no incluye el valor del cemento romano que se emplee en las obras, se divide en la siguiente forma:

Construcción del nuevo Resguardo.....	B	43.307
Reparación del antiguo	"	8.246
	B	51.553

Los trabajos correrán á cargo del mismo autor del presupuesto y los pagos se harán por la Agencia del Banco de Venezuela en La Guaira, previas órdenes de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CAPITULO II

CUARTELES Y FORTALEZAS

CUARTEL DE ARTILLERÍA, SAN MAURICIO, EL MAMEY Y ACADEMIA MILITAR

DOCUMENTO NÚMERO 20

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 2 de julio de 1907.—96° y 49°

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el gasto de cinco mil ochocientos veinticuatro bolívares (B 5.824) para reparaciones urgentes en los siguientes edificios de esta capital: Cuartel de Artillería, Cuartel de San Mauricio, Cuartel del Mamey, Panteón Nacional y Academia Militar, inclusive en las de este último la reposición del terraplén del ángulo Este.

Dichos trabajos correrán á cargo de las siguientes personas, bajo la inspección y administración de este Ministerio:

Cuartel de Artillería—Maestro Gabino Blanco.

Cuartel de San Mauricio—Maestro Heraclio Díaz.

6—O. P.

Cuartel del Mamey—Ingeniero Ricardo Mosquera.
Panteón Nacional—Maestro Jesús María Flores.
Academia Militar—Maestro Juan Vicente Sandoval.

Los pagos se harán por la Tesorería Nacional previas órdenes de este Despacho.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MANUEL ADOLFO GARCÍA.

LA VIGÍA Y EL FARO LA GUAIRA

DOCUMENTO NÚMERO 21

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 18 de julio de 1907.—97º y 49º

Resuelto :

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien aprobar el presupuesto montante á la cantidad de un mil bolívares (B 1.000), formado por el maestro José Linares, para el arreglo de los excusados de las Fortalezas "La Vigía" y "El Faro" de La Guaira.

Los trabajos correrán á cargo del mismo autor del presupuesto, bajo la inmediata inspección del ciudadano Comandante Militar de la Plaza y las Fortalezas de La Guaira, á cuya orden se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en dicho puerto la cantidad expresada.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MANUEL ADOLFO GARCIA.

MAMEY, SAN MAURICIO Y EL HOYO

DOCUMENTO NÚMERO 22

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 12 de setiembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto formado por el Alarife Gabino Blanco, montante á un mil quinientos cincuenta bolívares (B 1.550), para reparaciones de cloacas y limpieza de excusados en los Cuarteles de El Mamey, San Mauricio y El Hoyo, en esta ciudad, y varias reparaciones en el departamento que ocupa la Corte Federal y de Casación.

Los trabajos estarán á cargo del mismo autor del presupuesto, bajo la inmediata inspección de este Ministerio, y los pagos se harán por la Tesorería Nacional previas órdenes que se librarán al efecto.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

LA VIGÍA Y SAN CARLOS DE LA GUAIRA

DOCUMENTO NÚMERO 23

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 13 de diciembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto :

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprue-

ba en (B 20.000) veinte mil bolívares el presupuesto presentado por el Ingeniero Doctor R. Núñez Cáceres para varias reparaciones en el Faro y las Fortalezas "La Vigía" y "San Carlos" de La Guaira.

Los pagos se harán por la Tesorería Nacional, previos giros semanales de este Ministerio según el adelanto de las obras, cuya ejecución queda á cargo del mismo autor del presupuesto.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CUARTEL DE LA VICTORIA

DOCUMENTO NÚMERO 24

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 29 de enero de 1908.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se reorganiza la Junta de Fomento del Cuartel de La Victoria y se nombra para componerla á los ciudadanos General Simón Bello, Presidente Constitucional del Estado Aragua, Reinaldo Fernández y Francisco Báez.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CUARTEL ANZOÁTEGUI DE VALENCIA

DOCUMENTO NÚMERO 25

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 26 de junio de 1908.—97º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto formado por el Doctor R. Núñez Cáceres, montante á la cantidad de doce mil bolívares (B 12.000), para varias reparaciones en el Cuartel Anzoátegui de Valencia, y compra de la casa anexa á dicho cuartel.

Los trabajos correrán á cargo del mismo autor del presupuesto y los pagos se harán por la Agencia del Banco de Venezuela en Valencia, de conformidad con el adelanto de las obras.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CUARTEL SAN CARLOS

DOCUMENTO NÚMERO 26

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 5 de noviembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto presentado á este Ministerio por el Doctor Julio B. Flamerich, Ingeniero, para la construcción de dos

nuevas cuadras y cuatro garitas en el Cuartel San Carlos de esta ciudad; todo según la demarcación indicada en el plano levantado al efecto.

Los trabajos correrán á cargo del expresado Ingeniero y la cantidad de veintinueve mil bolívares (B 29.000) acordada para éllos, se entregará según las necesidades de las obras, previas órdenes de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CUARTEL DE BARQUISIMETO

DOCUMENTO NÚMERO 27

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 27 de noviembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Primer Vice-Presidente, Encargado de la Presidencia Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto presentado por el maestro Pedro Virgüez, y el cual monta á la cantidad de cinco mil novecientos cincuenta y un bolívares (B 5.951), más cuatro barriles de cemento romano para las reparaciones generales del Cuartel Nacional de Barquisímeto.

Los trabajos estarán á cargo del mismo autor del presupuesto aprobado, bajo la inspección del ciudadano Comandante de Armas del Estado Lara, General Emilio Rivas, á cuya disposición se pondrá por la Agencia del Banco de Venezuela respectiva. la cantidad expresada, para ser invertida de conformidad con el adelanto de las obras.

Comuniquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CUARTEL DE MARACAIBO

DOCUMENTO NÚMERO 28

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 8 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General J. V. Gómez, Primer Vice-Presidente, Encargado de la Presidencia Constitucional de la República, se aprueba el gasto de cinco mil seiscientos doce bolívares (5.612) para las siguientes reparaciones en el Cuartel Nacional de Maracaibo:

Despejar 1.358 metros cuadrados de cubierta que se encuentran en mal estado y tejarlos nuevamente, haciendo el encañado donde se ha podrido, aprovechando las tejas útiles y poniendo nuevas las que falten, á B 4 el metro cuadrado..... B 5.432,

Por seis pilares de madera de corazón para reponer igual número en mal estado y que han hecho descender el techo en los sitios que ellos ocupan..... 180,

B 5.612,

Los trabajos estarán á cargo del Ingeniero Aurelio Beroes, y la suma destinada para ellos se entregará por la Agencia del Banco de Venezuela en Maracaibo, al ciudadano General Gumersindo Méndez, Comandante de Armas en el Estado Zulia, para ser invertida como queda indicado.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CAPITULO III

PUENTES

PUENTE SOBRE EL RIO GUARAPICHE

DOCUMENTO NÚMERO 29

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 31 de enero de 1908.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto adicional formulado por el Ingeniero J. A. Núñez Romberg, y el cual monta á la cantidad de [B 35.000] treinta y cinco mil bolívares, para la completa terminación del puente sobre el río Guarapiche en la ciudad de Maturín, capital del Distrito Monagas del Estado Bermúdez.

La expresada cantidad se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela respectiva á la disposición del expresado Ingeniero Núñez Romberg, para ser retirada de conformidad con el adelanto de los trabajos, los cuales se compromete á dejar terminado, si posible fuere, en este verano.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

7—O. P.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 30

Maturín: marzo 12 de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Publicas.

Caracas.

Como le manifesté á usted en mi telegrama del 3 de febrero próximo pasado, en los primeros días de dicho mes me ocupé en reunir el personal y los instrumentos necesarios para dar principio á la reanudación de los trabajos del "Puente Castro" sobre el Guarapiche. El día 10 se principió la excavación para la pila del lado Sur del río; y al mismo tiempo que ésta se hacía, se acarreaba tierra para el terraplén del mismo lado.

La excavación se ha hecho en terreno arcilloso, que aunque empapado en agua se ha presentado muy compacto hasta la profundidad de 4m70, donde se encontró una capa de arena, y á 0,m25 más abajo una capa de agua, elevada sobre el nivel de la superficie del río 0,m80. Esta agua filtra de las laderas de la población hacia el cauce del río.

Hasta hoy se han hecho los siguientes trabajos:

1º. Se ha construído la obra de madera para el martinete; se han reparado las carretillas y demás instrumentos que estaban deteriorados; se ha limpiado y despejado todo el terreno; se ha descubierto la piedra grande y el cascajo que había cubierto la arena en la parte Norte del río; se han encorvado las 120 planchitas para el empate de los cilindros de las pilas, que vinieron planas de la fábrica; se ha preparado la madera para apuntalar las paredes de la excavación; y se han hecho en fin, otros trabajos preliminares que sería largo detallar.

2º. Hecha la excavación para la pila, se han clavado hasta ahora 12 pilotes, y seguirán clavándose á razón de 3 á 4 pilotes diarios.

3º. Al terraplén del lado Sur se le ha añadido la mayor parte de la tierra que necesitaba, no faltándole ya sino unos 100m3 para quedar completamente terminado.

No ha podido emprenderse al mismo tiempo la construcción de la pila del lado Norte, porque no se cuenta sino con un martinete y un torno ó winche para ponerlo en acción; ni ha habido medio de conseguir aquí otro juego de estos instrumentos.

Desde la semana pasada tenemos días muy lluviosos que entorpecen el trabajo; sin embargo, la obra del pilotaje, que es por el momento la más importante, se continúa con actividad, aprovechándose para ella algunas horas de la noche.

Continuaré informando á usted sobre el estado de los trabajos.

Dios y Federación.

J. Antº Núñez Romberg.

DOCUMENTO NÚMERO 31

Maturín: 20 de mayo de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Ayer á las 5 p. m. tuve el honor de recibir y contestar su telegrama del 18, referente á los trabajos de este puente. Yo esperaba terminar de un todo el montaje de la pila del Sur, en la próxima semana, para dar á usted cuenta detallada de todo lo que se ha hecho; pero quiero aprovechar el correo de hoy para anticiparle algo referente á la aparente lentitud conque han marchado los trabajos.

En mi comunicación fecha 12 de marzo último, informé á usted que á la profundidad de 4 m. 70 había encontrado una capa de arena; y en vista de que no era posible continuar la excavación sin que esta capa se desmoronara quedando sin base las paredes del foso, resolví clavar los pilotes más cercanos á dichas paredes, como puntos de apoyo para apuntalar el revestimiento de madera que debía contener la arena. En seguida procedí á clavar 96 tablones de 3 m de largo, 0 m 25 x 0 m 08 de sección, formando con ellos una cerca que al mismo tiempo que servía de dique á la capa de arena, impidiendo en gran parte la filtración del agua, serviría también de cajón para la masa de concreto. Esta cerca la hice aprovechando la madera de pino averiada por el comején, que no era ya útil para otra cosa; pero fue necesario clavar los tablones con el martinete, interrumpiendo la operación del pilotaje; siendo éste el principal motivo de la demora habida en el montaje de la pila. En efecto, la operación de clavar esas 96 planchas y 60 pilotes con el mal torno que ha servido para el trabajo, y con

la clase de obreros que aquí se encuentran, no puede ejecutarse en menos de mes y medio.

La excavación se llevó hasta 7 m 10 de profundidad, protegida por la cerca de planchas, atravesando sucesivamente la capa de arena de 0 m 82 de espesor; una capa de arcilla de 0 m 68 y en fin una capa de turba limosa de 0 m 90, debajo de la cual seguía otra capa de arcilla. Encontrándonos ya á 0 m 40 más abajo del nivel del fondo del río, no juzgué prudente continuar excavando, en vista de algunas filtraciones que se presentaron. Se continuó entonces clavando el resto de los pilotes, y terminada esta operación se procedió á la erección de la pila.

Esta parte del trabajo ha tropezado también con algunas dificultades. Ha sido necesario redondear la parte superior de las columnas de hierro, que vinieron aplastadas de la fábrica, y que según los planos de construcción enviados por la misma fábrica, debían ser perfectamente circulares, para poder adaptarles los travesaños que unen unas columnas con otras, guardando las convenientes distancias entre los ejes de éstas. En mi próxima comunicación irán detalles sobre ésto.

Montadas las cinco columnas y las piezas que las enlazan, se está actualmente trabajando en la masa de concreto, cuyo espesor según el plano es de 2 m 60. De éstos se han echado ya (hasta ayer tarde) 1 m 65; solo faltan pues 0 m 95: me prometo que todo quedará terminado en la próxima semana. La estación lluviosa, que se ha presentado con una crudeza excepcional desde principios de este mes, entorpece mucho el trabajo.

Como el peso del puente y el de las columnas gravita *sobre las esquinas* de la base de concreto, he creído conveniente enlazar las columnas diagonalmente por medio de piezas grandes de hierro que he introducido en el medio de la masa de concreto, y que van unidas con pernos á las mismas columnas. Esas piezas de hierro son restos de un puente que nunca se montó; é introducidas en el concreto contribuirán mucho á repartir la presión y á impedir la ruptura de la masa.

No creo prudente rellenar las columnas (interiormente) en toda su longitud, hasta que la base de concreto haya adquirido la suficiente solidez.

En fin, señor Ministro, el trabajo no ha cesado un solo día desde que principió, dirigido personalmente por el que suscribe, y si no se ha adelantado más, se debe ésto á la falta de elementos para esta clase de trabajos, lo mismo que de un personal más adecuado, pues he tenido que valerme de jornaleros de los campos que solo entienden el manejo del machete de rozar, por hallarse los trabajadores más aptos de esta población ocupados en el trasporte de la abundante cosecha de tabaco habida en este año. A pesar de que he tenido que pagar los jornales á B 2,50 en lugar de B 2, que antes se pagaban, y de que el lavado del cascajo exis-

tente ha costado tanto como comprarlo limpio, el gasto hecho hasta ahora no se aparta mucho de lo calculado en el presupuesto.

He hecho preparar los cilindros para la pila del Norte, empatándolos y redondeándolos, y continuaré acopiando todo lo necesario para la continuación y terminación de la obra total en el próximo verano.

Dios y Federación.

J. Antonio Núñez Romberg.

CAPITULO IV

CALLES

AVENIDA DEL CEMENTERIO DEL SUR

DOCUMENTO NÚMERO 32

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas. —Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 1º de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General J. V. Gómez, Primer Vice Presidente Encargado de la Presidencia Constitucional de la República, se crea en esta ciudad una Junta de Fomento compuesta de los ciudadanos Pedro Paúl, Carlos Zuloaga, John Boulton, Pablo F. Guerra y José Julián Osío, la cual correrá con la dirección y administración de los trabajos de pavimentación, por el sistema de Mac-Adam, y de construcción de aceras de cemento de la Avenida del Cementerio General del Sur, en el trayecto comprendido entre el Puente Sucre y las entradas del Cementerio.

La mencionada Junta, previa instalación de conformidad con la Ley de la materia, procederá á la ejecución de los trabajos bajo la inmediata inspección de este Despacho y con una asignación

semanal de cinco mil bolívares (B 5.000), que le será entregada por la Tesorería Nacional, desde la actual semana, previas órdenes de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CALLES DE CARACAS

DOCUMENTO NÚMERO 33

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 15 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General J. V. Gómez, Primer Vice-Presidente Encargado de la Presidencia Constitucional de la República, se crea una Junta de Fomento en esta ciudad á cuyo cargo corra la dirección y administración de los trabajos de construcción y reparación de las calles de la capital, y se nombra para componerla, á los ciudadanos Doctor Agustín Aveledo, Tomás Reina, Eugenio Mendoza, Carlos Toro Manrique y Luis A. Castillo.

Para la ejecución de los trabajos mencionados, se asigna la cantidad semanal de cuatro mil bolívares (B 4.000), la cual se entregará á la enunciada Junta por la Tesorería Nacional á contar de la actual semana, previa orden de este Ministerio.

La Junta nombrada procederá á su instalación de conformidad con la Ley de la materia y entrará desde luego al ejercicio de sus atribuciones, dando cuenta del resultado de sus trabajos á este Despacho.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

AVENIDA HACIA LA CARRETERA DE ANTÍMANO

DOCUMENTO NÚMERO 34

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 30 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

El General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, ha tenido á bien disponer la apertura de una Avenida trasversal, línea E. O., que partiendo del punto donde hoy terminan las aceras de cemento de la Prolongación de la Avenida de El Paraíso hacia La Vega, se enlace con la carretera de Antímano hasta Palo Grande.

Los trabajos correrán á cargo del Ingeniero Doctor Eduardo Calcaño Sánchez, bajo la inspección inmediata de este Ministerio, y las cantidades para el pago semanal, serán de conformidad con las necesidades de la obra, previos giros de este Despacho.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 35

Calles de Caracas.—Junta de Fomento.

Por haber subido en el mercado el precio de la piedra picada, esta Junta aumenta desde hoy, al albañil ejecutor de calzadas de concreto, el precio del metro cuadrado á diez bolívares cincuenta céntimos, sin modificar ninguna de las demás condiciones del *Pliego* ya publicado.

Cuanto á las aceras, y en atención á lo ya indicado, la capa inferior se formará con 1 de cemento y 6 de granzón. Las demás condiciones son las ya publicadas, como también el precio de siete bolívares el metro cuadrado.

8—O. P.

Se participa á los dueños de fincas comprendidas entre las esquinas de Altagracia á Mijares y Jesuítas, entre Santa Capilla y Casa Amarilla, entre San Francisco, Pajaritos y La Palma; á los del lado Occidental de la calle que va de La Pastora á la Puerta de Caracas, á los que del mismo lado Oeste tienen casas en la calle que va de la esquina del Socorro hasta el extremo Norte, que deben proceder á efectuar las instalaciones que deseen de agua limpia y cañerías de desagüe, pues va á hacerse de concreto las calzadas en las primeras y de cemento las aceras occidentales en las calles dichas de La Pastora y San José.

Caracas: 25 de enero de 1909.

Agustín Aveledo.—Luis A. Castillo.—Tomás Reina.—Carlos Toro Manrique.—Eugenio Mendoza.

INFORME DE LA JUNTA DE LAS CALLES DE CARACAS

DOCUMENTO NÚMERO 36

Calles de Caracas.—Junta de Fomento.—Caracas: 28 de enero de 1909.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

Tenemos el honor de enviar á usted el informe de los trabajos hechos por cuenta de esta Junta, en la quincena de once á veintitrés de enero de 1909. Dichos trabajos son:

En la calle Oeste del Mercado (Doctor Paúl á Chorro): quinientos ochenta y dos (582) metros cuadrados de pavimento de concreto.

En la calle Sur 5, doscientos trece metros cuadrados cuarenta y dos centésimos (213,42), de pavimento de concreto, que unido á lo hecho en la quincena anterior en la misma calle, representan su total reparación.

En la calle de La Pastora á Torrero: noventa y un metro cuadrados ochenta centésimos (91,80), de acera del cemento, de lado Occidental.

En la calle Oeste del Mercado (Doctor Paúl á Chorro): diez y nueve metros cúbicos setenta y cinco centésimos (19,75), banqueo de tierra.

Dios y Federación.

Agustín Aveledo.

Luis A. Castillo.

Alfredo Brandt C.

PAVIMENTO DE CONCRETO ENTRE LAS MERCEDES Y TIENDA HONDA

DOCUMENTO NÚMERO 37

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 28 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, procédase á la pavimentación de concreto de las calles comprendidas entre las esquinas de Salas á las Mercedes y de aquí á Tienda Honda, al precio de diez bolívares cincuenta céntimos (B 10, 50) el metro cuadrado, establecido por la Junta de Fomento de Calles, para materiales y mano de obra, corriendo los demás gastos de dirección técnica é inspección, por cuenta de este Ministerio.

Estos Trabajos estarán á cargo del ciudadano R. Mijares M. y los pagos se harán por partidas semanales de conformidad con el adelanto de aquéllos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

COMUNICACIÓN Á LA JUNTA DE FOMENTO

DOCUMENTO NÚMERO 38

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Número 480.—Caracas: 1º de febrero de 1909.—98º y 50º

Ciudadano Presidente de la Junta de Fomento de las calles de Caracas.

Presente.

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se suspenden temporalmente los efectos de la Resolución de este Ministerio, fecha 15 de diciembre próximo pasado, que crea la Junta de Fomento de calles de Caracas, con el fin de darle una nueva organización á la marcha de los trabajos de las obras públicas en actividad.

En tal virtud usted se servirá ordenar que la Junta de Fomento dignamente presidida por usted, haga entrega de las obras á su cargo, al ciudadano Pedro Bruzual Serra, designado al efecto.

El Gobierno se complace al significar á la Junta cuánto agradece el patriótico interés con que ha desempeñado el delicado encargo que tuvo á bien confiarle.

Dios y Federación.

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 39

Relación de ingresos y egresos en la semana del 1º al 6 de febrero de 1909 en los trabajos de reparación de las calles de Caracas

1909	DEBE	HABER
Febrero 6.—A Gobierno Nacional	B 4.000,	
Personal:		
" " Por sueldo del Doctor P. Bruzual Serra (Ingeniero)		B 200,
" " Por sueldo de Luis P. Sánchez (Inspector)		80,
" " Por sueldo de J. B. Fernández (Recibidor cemento)		24,
" " Por sueldo de Francisco Martínez (Recibidor materiales		20,
" " Por sueldo de A. Figueredo (Recibidor materiales)		20,
" " Por Relación de obreros		719,75
Materiales:		
" " Por maderas á Ramella y Cª		103,53
" " Por maderas á Vallenilla Lecuna		88,
" " Por arena y piedra á Sánchez Ubisco		302,40
" " Por arena y piedra á E. González		190,60
" " Por granzón á J. Pérez		12,
" " Por piedra picada á C. Acosta		82,
" " Por piedra picada á F. A. León		27,20
Herramientas y útiles:		
" " Por varios hierros á Soto y Cª		348,52
" " Por varios útiles á R. Mosquera G.		82,
" " Por varios hierros á Carlos Díaz		36,
" " Por varios útiles á Luiz Sánchez		31,
" " Por varios útiles á G. Ramos		16,
" " Por varios útiles á J. de B. Fuenmayor		16.
Trasportes:		
" " Por alquiler carros á J. Hernández		144,
Balance para igualar		1.456,61
	B 4.000,	B 4.000,

Existencia en caja para la semana próxima..... B 1.456,61

Caracas: 8 de febrero de 1909.

P. Bruzual Serra.

PAVIMENTO DE SALAS Á TIENDA HONDA.—CUENTA

DOCUMENTO NÚMERO 40

Cuenta demostrativa de los gastos hechos en el pavimento de concreto, en la calle comprendida entre las esquinas de Salas á Tienda Honda, mandado á ejecutar por el Ministerio de Obras Públicas.

Cuadra de Salas á Las Mercedes.....	594 m²		
Id. de Mercedes á Tienda Honda....	477 m²		
Total.....	1.071 m²		
A B 10.50 metro cuadrado á todo costo, son....		B	11.250,50
Abonado por el Ministerio de Obras Públicas por dicho trabajo:			
140 barriles cemento á B 20.....B	2.800,		
130 barriles cemento á B 20,50.....	2.665,		
270 barriles cemento gastados.....B	5.465,		
Enero 30.—Efectivo en una orden....	1.400,		
Febrero 5.—Efectivo en una orden...	2.000,		
Febrero 12.—Efectivo en una orden por saldo.....	2.380,50	B	11.245,50

Este pavimento ha sido ejecutado conforme en todo, al pliego de condiciones consignado en el Ministerio de Obras blicas.

Caracas: 13 de febrero de 1909.

Ramón Mijares Mijares.

DOCUMENTO NÚMERO 41

Relación de ingresos y egresos en la semana del 8 al 13 de febrero de 1909 en los trabajos de reparación de las calles de Caracas

1909	DEBE	HABER
Febrero 8.—A existencia en Caja de la semana anterior	B 1.456,61	
" " A Gobierno Nacional	4.000,	
Personal:		
" 13—Por sueldo del Doctor P. Bruzual Serra (Ingeniero)		B 200,
" " Por sueldo de Luis P. Sánchez (Inspector)		100,
" " Por sueldo de J. B. Fernández) Vigilante)		36,
" " Por sueldo de Antonio Figueredo (Vigilante)		36,
" " Por Relación de obreros		2.005,
Trabajos y Materiales:		
" " Por 80 ms. cuadrados (41 cs.) de segunda capa de concreto, de Mijares á Altagracia, J. V. Sandoval		241,23
" " Por 237 ms. cuadrados (41 cs.) 1ª y 2ª capas concreto, Mijares á Altagracia, J. V. Sandoval		1.187,20
" " Por 52 ms. cuadrados de aceras, Coliseo á Pilita, M. V. Berroterán Robles		173,
" " Por 38,94 ms. cúbicos piedra picada á R. Breto		623,04
" " Por 41,66 ms. cúbicos granzón á M. Rivero		249,96
" " Por 30,55 ms. cúbicos arena á E. González		244,40
" " Por 4,40 ms. cúbicos granzón á J. M. Rodríguez		26,40
Trasporte y limpieza:		
" " Por varios carros á R. Breto		71,
" " Por un carro á J. Pérez		48,
" " Por varios carros á C. Acosta		38,
Herramientas y útiles:		
" " Por escobas, latas, etc., etc., á G. Urasma Lozano		24,50
" " Por varios hierros á J. Cabrera		24,
" " Por varios útiles á L. Sánchez		24,
		B 5.351,73
Balance para igualar		104,88
	B 5.456,61	B 5.456,61

Existencia en caja para la semana próxima.... B 104,88

Caracas: 13 de febrero de 1909.

P. Bruzual Serra.

DOCUMENTO NÚMERO 42

Relación de ingresos y egresos en la semana del 15 al 20 de febrero de 1909 en los trabajos de reparación de las calles de Caracas

1909	DEBE	HABER
Febrero 13.—A existencia en Caja de la semana anterior	B 144,88	
" 20.—A Gobierno Nacional	4.000,	
Personal:		
" " Por sueldo del Doctor P. Bruzual Serra (Ingeniero)		B 200,
" " Por sueldo de Luis P. Sánchez (Inspector)		100,
" " Por sueldo de J. B. Fernández (Vigilante)		36,
" " Por sueldo de A. Figueredo (Vigilante)		36,
" " Por relación de obreros		1.775,50
Materiales:		
" " " 36,25 ms. piedra picada á E. González		580,
" " Por 5,79 ms. piedra picada á R. Breto.		92,64
" " " 6,72 ms. arena á E. González		53,76
" " " 2,10 ms. arena á R. M. Alvarez		16,80
" " " 3,30 ms. granzón á R. M. Alvarez.		19,80
" " " 2,10 ms. arena á F. A. León		16,80
" " " 3,55 ms. arena á M. Rivero		26,80
" " " 0,66 ms. granzón á J. Pérez		10,28
Trasporte y limpieza:		
" " " varios carros á R. Breto		54,
" " " " " á J. Hernández		304,
" " " " " á C. Peña		46,52
Herramientas y útiles:		
" " " Herramientas á Soto y C^{a}		280,
" " " Utiles á G. Urasma Lozano		35,50
Reparación de adoquinados:		
" " " 119,78 ms. de adoquinado á E. Canoso		299,45
" " " 44,10 ms. de adoquinado á R. M. Alvarez		110,25
Gastos generales:		
" " " Alquiler de depósito á E. Medina		6,
		B 4.100,10
Balance para igualar		4,78
	B 4.104,88	B 4.104,88
Existencia en Caja para la semana próxima	B 4,78	

Caracas: 20 de febrero de 1909.

P. Bruzual Serra,

CAPITULO V

PUERTOS Y MUELLES

MUELLE CRISTOBAL COLON

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 43

Cristóbal Colón: 1º de mayo de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra participar á usted que durante el mes de abril próximo pasado se hicieron los tramos número 24 y 25 del muelle que aquí se construye, que ya alcanza á 100 metros de longitud, habiéndose introducido para ello seis pilotes de madera de una longitud media de 22 metros. También se hicieron y montaron en su sitio las seis vigas armadas correspondientes á dichos tramos, así como los respectivos durmientes, riostras, etc.

Se hicieron 25 tubos de cemento armado del sistema Monier según un tipo normal de 1 m 42 de alto, 0 m 90 de diámetro exterior y 0 m 05 de espesor, con *enchufes* para empalmarlos. Los primeros que se hicieron fueron armados cada uno con 24 cabillas de hierro de 0 m 006 de diámetro, pero ya ha llegado y se está usando como armadura una cantidad de red de alambre de acero número 10, malla de 6" x 5", pedida á los Estados Unidos con

ese objeto. El revestimiento de concreto de los pilotes, por medio de estos tubos se ejecuta, en resumen, así: Se hace descender al fondo del mar una base sólida de concreto, de forma troncocónica, guiado por el pilote mismo, que la atraviesa según su eje, y sobre esta base se hacen descansar los tubos convenientemente centrados con respecto al pilote, montados los unos sobre los otros y empalmados. Este conjunto se hace penetrar en el terreno aplicándole, por medio de pesados *blocks* de concreto, una presión de 10.000 kilogramos, y como el peso propio de los tubos que requiere cada columna es próximamente de 5.000 kilogramos, la fuerza total que produce el descenso puede calcularse en 15.000 kilogramos. La penetración obtenida de este modo es generalmente de 5 á 6 metros. La base cónica de concreto, mencionada arriba, además de su oficio propio tiene el de impedir la entrada de lodo en el interior de los tubos durante el descenso.

Suprimida la presión, se procede á llenar con concreto el espacio interior comprendido entre los tubos y el pilote, formándose así una verdadera columna de concreto que arranca de las capas de terreno duro del fondo y que presenta gran resistencia á la compresión y á las fuerzas que pudieran tender á volcarla.

Por medio de este procedimiento el trabajo del revestimiento de concreto de los pilotes resulta más económico é incomparablemente más sólido que por el de dragage á mano del fondo por medio de un buzo, y demás operaciones ejecutadas por éste, como se efectuaba antes.

Dios y Federación.

J. M. Ibarra Cerezo.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 44

Puerto Cristóbal Colón: 27 de julio de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Después de haber examinado las obras del muelle de este Puerto y de haber estudiado los planos y presupuestos respectivos, tengo el honor de presentar á usted el siguiente informe:

El muelle de Cristóbal Colón está formado por una construcción mixta, de madera de corazón y de concreto; basándose la estabilidad de la obra en la resistencia de la armazón de madera, pues el principal oficio del concreto, en este caso, no es sino el de proteger los pilotes ó estacones, á fin de impedir el ataque de estos por el *teredo navalis* ó gusano de mar, sumamente destructor en aquellos mares. Sin que esto quiera decir que el concreto no contribuya también á aumentar la estabilidad de la obra, toda vez que los soportes del muelle quedan constituidos por gruesos pilares de mampostería con una alma de madera de corazón.

Al analizar este género de construcción, podría temerse que la dilatación de la madera, así como las trepidaciones de ésta producida por el tráfico, ocasionaran algún daño en la envoltura de concreto; pero para prevenir este mal, se ha hecho dicha envoltura muy rica en cimento y de grande espesor, hasta formar columnas de 0,m90 de diámetro exterior; y se ha introducido en el interior de la masa una armadura metálica, que da á aquélla la resistencia propia del cimento armado.

Los estacones de madera son cuadrados, de 0,m25 de lado generalmente de araguaney (puy) y algunos de algarrobo y quiebra-hacha. Están colocados á 4 metros de distancia, en el sentido longitudinal del muelle; y á 2.m50 en el sentido transversal. Debido al lecho fangoso de la bahía, ha habido que clavar estacones hasta de 27 metros de longitud, empatando los diferentes trozos con platinas de hierro y armando el trozo inferior con una púa de hierro fundido.

Las vigas armadas longitudinales, riostras, cruces de San Andrés, durmientes, tablones, etc., son todos de madera de corazón de araguaney y la madera, procedente de la Guayana inglesa, conocida con el nombre de *green-heart* y que es considerada, no sé si con fundamento suficiente, como inatacable por el gusano de mar, á causa de un aceite esencial que contiene.

El concreto ha sido formado, según los informes que me ha suministrado el Ingeniero Director de los trabajos, con las mezclas siguientes: para la construcción de los tubos de cimento armado que forman la envoltura exterior de los pilares, bajo el nivel del mar=1 de cimento romano por 3 de arena; para llenar el espacio interior comprendido entre estos tubos y los estacones de madera=1 de cimento por 8 de granzón; y para la parte que queda fuera del agua=1 de cimento por 5 de granzón.

La longitud de muelle, terminada casi por completo, alcanza á 116 metros, á saber:

1ª 60 metros lineales que constituyen la 1ª *sección* destinada á las embarcaciones menores; con un ancho total de 13.m20, dividido en tres partes: una central de 6.m70, á 3 metros de altura sobre el nivel medio del mar; y dos plataformas laterales de 3m25 cada una, á 1.m25 sobre dicho nivel.

2ª 56 metros lineales que forman parte de la *2ª sección*, destinada á los buques de mayor calado; y que es prolongación de la parte central de la 1ª, teniendo, por consiguiente, como ella, 6.m70 de ancho y 3 metros de altura sobre el mar.

En esta segunda parte faltan por hacer 228 metros cuadrados de entablado y el revestimiento de concreto de algunos estacones de la extremidad. Como la paralización de los trabajos en este estado podría dar lugar al deterioro de dichos estacones, indiqué al Ingeniero de la obra la conveniencia de continuar los revestimientos, por lo menos, hasta el nivel del mar; todo de conformidad con el texto de la orden de suspensión dictada por el ciudadano Ministro de Obras Públicas. El referido trabajo quedó casi concluido antes de mi salida de este puerto.

Contrayéndome ahora á la parte económica, debo referirme, en primer término, á la falta de correspondencia que se observa entre el presupuesto primitivo y los gastos efectivos que ha requerido la parte que se ha reconstruido; gastos que constan en las Relaciones mensuales remitidas al Ministerio de Obras Públicas.

Del presupuesto se deduce que la parte terminada debe costar una suma muy inferior á la invertida realmente en los trabajos. A fin de darme cuenta de las causas que hayan podido existir para llegar á semejante resultado, he estudiado detenidamente las diversas partidas del presupuesto, las cuentas á que arriba me refiero y las condiciones de la obra; y como conclusión de dicho estudio, hago las siguientes observaciones:

1ª En el presupuesto ha sido calculado el valor del concreto á razón de B 60 el metro cúbico: precio evidentemente muy bajo para trabajos en el mar, con las proporciones de mezclas arriba especificadas. En efecto, teniendo en cuenta el concreto que envuelve cada estacón, se tienen estas cifras:

Base tronco-cónica.

1 barril de cimento (terciado 1 en 3)	B	20,	
$\frac{1}{3}$ de metro cúbico de arena		4,	
Obra de mano		7,	
Colocación		5,	B 36,

Tubos de cimento armado. (8 piezas)

8 barriles de cimento (terciado 1 en 3)	B	160,	
$2\frac{2}{3}$ metros cúbicos de arena		32,	
8 armaduras metálicas		160,	
Obra de mano		54,	
Colocación		35,	
Trabajo de buzo para los tubos y la base		47,	B 488,
Van			B 524,

Vienen.....		B 524,

Rellenos de los tubos hasta el nivel del mar.

6 barriles de cimento (terciado 1 en 8)....B	120,	
5 metros cúbicos de granzón.....	60,	
Obra de mano.....	100,	280,

Parte fuera del agua.

4 barriles de cimento (terciado 1 en 5).....B	80,	
2 metros cúbicos de granzón.....	24,	
Obra de mano.....	40,	
Total..... .....B		144,
Total por estacón — 10 metros cúbicos de concreto..B		948,

sean *B 95* próximamente por cada metro cúbico de concreto, en lugar de los *B 60* fijados en el presupuesto. Para poder hacer frente á cualquiera eventualidad, creo que, en el caso presente, no debe presuponerse un precio inferior á B 100 por metro cúbico. En la construcción del Tajamar de La Guaira costó 70 chelines la yarda cúbica de concreto, precio equivalente á 114 bolívares por metro cúbico.

2ª Al ejecutar la obra, se encontró en el fondo del mar una capa de fango de ocho á diez metros de espesor; circunstancia que naturalmente ha encarecido los trabajos; toda vez que los estacones, que fueron calculados en el presupuesto con una longitud de 10 y de 12½ metros, han alcanzado hasta 27 metros, con un promedio de 22. Hasta ahora se han clavado 117 estacones, de los cuales calculo que 82 han atravesado la capa de fango; pues ésta se extiende á casi toda la superficie que ha de ocupar el muelle proyectado, con la única excepción de la parte contigua á la costa.

El precio de costo de un estacón de 22 metros de longitud, adoptando los valores del presupuesto, puede calcularse así:

1.37 metros cúbicos de madera á B 165, 16.....B		226,27
Labrada con azuela, 22 metros lineales á B 2...		44,
4 empates con platinas de hierro á B 25.....		100,
Valor de una zapata.....		20,
Valor de un zuncho.....		8,62
Colocación del zuncho y de la zapata.....		5,
Trasporte, colocación, clavada y aplomada del estacón.....		100,
VALOR DE CADA ESTACÓN DE 22 METROS DE LARGO.....B		503,89

mientras que, en el Presupuesto, los estacones de la 1ª y de la 2ª sección están calculados á un promedio de sólo B.297,24.

Estas condiciones del lecho del mar en aquel sitio dieron también por resultado el aumento en el cubo del concreto necesario para el revestimiento de cada estacón, como que los cilindros de cimento armado, bajo la acción del peso adicional de 10 toneladas que se hacía gravitar sobre ellos, se hundían hasta 5 y 6 metros en el fango. De modo que el volumen 6.36 metros cúbicos de concreto calculado en el presupuesto para cada estacón, ha sido llevado en la práctica á un promedio de 10 metros cúbicos.

De la existencia de la capa de fango á que arriba me refiero y de su espesor, me dí cuenta personalmente haciendo clavar un estacón de prueba. He aquí los resultados de este experimento.

El estacón, constituido por trozas de araguaney y quiebrahacha, de una escuadría de 0.m25 por 0.m25, se colocó en el lugar correspondiente á uno de los soportes del avance del muelle. La experiencia comenzó con las dos primeras trozas empatadas, de un largo total de 14.33 metros y un peso de 1.118 kilos.

Bajo su propio peso se hundió en el fango.....	3.m05
Luego, con un peso estático de 850 kilos, bajó....	2.m08

Empatadas dos trozas más de 4.m88 y 3.m96, comenzó á funcionar el martinete con peso de 750 kilos, dando el siguiente resultado:

Alturas de caída	Número de golpes	Bajada del estacón	
1.m52	1	0.m28	
1.m96	1	0.m28	
2.m13	10	2.m25	
2.m13	10	1.m49	
2.m13	10	1.m00	
2.m13	10	0.m65	
2.m13	10	0.m77	
2.m13	10	0.m74	
2.m13	10	0.m59	
2.m13	10	0.m26	
2.m13	4	0.m07	
2.m13	10	0.m14	
2.m13	10	0.m11	8.m63

Longitud hundida en el terreno.....	13.m76
Longitud dentro del agua.....	6.m00
Longitud sobre el agua.....	3.m05
LONGITUD TOTAL DEL ESTACÓN.....	22.m81

No se continuó la experiencia porque, como se ve, se llegó á un rechazo de 0.m11 para los últimos diez golpes del martinete: sean 0.m011 por golpe, que es, más ó menos, el rechazo final adoptado en la construcción de esta obra.

Antes de continuar, creo oportuno hacer aquí una observación. Según el proyecto primitivo, este muelle debe ser suficiente para resistir una carga de 2.000 kilos por metro cuadrado; y como los estacones del centro cargan con 10 metros cuadrados de muelles y los laterales con 5, es claro que los primeros deberán ser capaces para soportar un peso de 20.000 kilos y los segundos de 10.000. Ahora bien, con el rechazo de 0.m011 por golpe de martinete de 750 kilos, cayendo de una altura de 2.m13, suponiendo un coeficiente de $^1/_4$ á $^1/_2$, los estacones en cuestión no podrán resistir una carga práctica superior á 10.000 kilos. Aunque el peso de 2.000 kilos por metro cuadrado de muelle es excesivo y no se llegará á él en la práctica sino en casos excepcionales, juzgo conveniente, al prolongar la obra, adoptar el rechazo arriba fijado sólo para los estacones laterales; y exigir para los centrales un rechazo menor, puesto que ellos van á ser más cargados.

3ª Para la mejor trabazón del muelle, en su *2ª sección* se han colocado 14 cruces de San Andrés horizontales y 42 riostras longitudinales, que no están calculadas en el presupuesto ni aparecen en el plano.

4ª El plano primitivo fija como ancho del muelle, en la *2ª sección* y en la parte central de la *1ª*, 6.m20. Se ha construido con 6m.70; lo que hace un aumento, en el entablado hecho, de 58 metros cuadrados.

5ª En la relación correspondiente á noviembre de 1905, aparecen dos erogaciones hechas á favor de los señores José I. Fortoul y Horacio Silva Pérez, montantes á B. 3.072,06, las cuales no deben ser cargadas en la cuenta del muelle, como que ellas se refieren á la liquidación de trabajos anteriores hechos en los caminos que conducen al Vigía y al Cuartel.

6ª Debo también hacer mención de otras circunstancias especiales á esta obra, que contribuyen á encarecer sus trabajos. Me refiero á la multitud de gastos que las condiciones del lugar hacen indispensables y que, en realidad, son extrañas á las obras del muelle. Así, por ejemplo, de noviembre de 1905 á julio de 1907, se ha gastado, como se desprende de los comprobantes que he tenido á la vista, la cantidad de B. 5.098,77 en medicinas; las cuales, según la costumbre allí establecida, son destinadas al consumo de todos los habitantes de la población. Lo mismo puede decirse, en gran parte, de los gastos de hospital, traslación de fondos, despacho de embarcaciones, sueldos de inspectores, etc.; todo lo cual, sin constar en el presupuesto, consumió, en aquel lapso de tiempo, la cantidad de B. 29.601,50.

Esto, sin contar con los gastos extraordinarios é imprevistos que exige la construcción de toda obra marítima, ni con la falta de obreros idóneos y de recursos apropiados en la localidad; todo lo cual es casi imposible de traducir en cifras para hacer un avalúo siquiera aproximado.

7ª Para terminar estas observaciones y con el objeto de que ese Ministerio pueda tener una idea completa del estado de las obras del puerto Cristóbal Colón, practiqué un inventario de los materiales y útiles aquí existentes. Lo acompaño al presente Informe en pliego separado, con sus valores respectivos.

La exposición anterior se refiere á la parte construida de la obra. Al tratar ahora de su prolongación, creo conveniente hacer ver que, dadas las condiciones del perfil del fondo del mar, es inútil para obtener mayor fondo, extender el muelle hasta llegar á los 260 metros primitivamente proyectados; pues, los sondeos arrojan las cifras siguientes:

	Profundidad media del agua
A los 116 metros (extremidad de la parte construida)	6.m40
A los 144 metros	6.m10
A los 184 metros	6.m40
A los 224 metros	6.m40
A los 260 metros (extremidad del muelle proyectado)	6.m60

De donde resulta que, prolongando la obra actual en una longitud de 144 metros, sólo se obtendría un aumento de 0.m20 en el calado; lo que es insignificante, dado el gran costo de dicha prolongación.

La dirección del muelle construido difiere poco de la línea Norte—Sur. Como hay ya hechos 56 metros de la *2ª sección*, es indispensable continuar ésta en la misma dirección hasta poder dar cabida en ella, por lo menos, á un vapor de mediana longitud; pero al construir la *3ª sección*, será más conveniente situarla perpendicularmente á las dos primeras, de modo que los buques grandes, al atracar, queden, más ó menos, en la dirección Este--Oeste, que es la misma dirección de la corriente de la marea en este sitio. La velocidad de la corriente de la marea, que es aquí casi de un metro por segundo, será así más fácilmente dominada, amarrando el buque á boyas convenientemente colocadas y á botalones situados en las defensas del muelle; mientras que, situado el buque en dirección Norte--Sur, esto es, perpendicular á la corriente, la acción de ésta sobre aquél será más poderosa y tenderá á alejarlo ó á echarlo sobre el muelle, requiriendo el atraque, por consiguiente, mayores cuidados y más fuertes defensas.

Las longitudes de algunos de los principales vapores que tocan hoy en Trinidad, llevando mercancías de trasbordo destinadas á Ciudad Bolívar y Maturín, son las siguientes:

Nombre de los buques	*Longitudes*
Kennett	64 metros
Spey	51 "
Solent	98 "
Eden	94 "
Esk	94 "
Atrato	128 "
Prins der Nederlander	88 "
Manzanares	66 "

Tomando como base 128 metros, que es el máximum de esta lista y suponiendo que haya una distancia de 35 metros entre cada escotilla y la extremidad correspondiente del buque, es claro que bastarán 93 metros de muelle para que el desembarque ó embarque de la carga puedan efectuarse á un tiempo por los dos portalones.

En vista de las anteriores consideraciones, me permito presentar á ese Ministerio el siguiente plan que, en mi concepto, satisface, por ahora, las exigencias comerciales de este puerto: *Reducir á 100 metros la longitud de la 2ª sección; como ya hay construídos 56, sólo faltarían 44; aplazando para más tarde la construcción de la 3ª sección.*

Pudiendo hacerse la carga y descarga por ambos lados del muelle, es evidente que los 100 metros bastarán para el servicio de dos vapores simultáneamente; capacidad que será suficiente durante algunos años.

El Doctor J. M. Ibarra Cerezo, á solicitud del Ministerio de Obras Públicas, ha formulado recientemente un presupuesto para construir 84 metros más de muelle, que monta á la cantidad de B 247.510,11, cifra algo menor, proporcionalmente, que el costo de la parte construida hasta ahora. Sinembargo, después de haber examinado este presupuesto y comparádolo con el anterior, creo que se pueden hacer en él las siguientes reducciones:

Montante del presupuesto			B 247.510,11
Reducción á B 100 del precio B 120 fijado para el concreto—756 metros cúbicos á B 20		B 15.120,	
Reducción por existencia de materiales utilizables, así:			
Madera	B 15.481,69		
Hierro, tubos de concreto, etc	3.774,90	19.256,59	
Reducción correspondiente de los gastos imprevistos		6,875,32	41.251,91
PRESUPUESTO REDUCIDO			B 206.258,20

De modo que corresponden *B 2.455* á cada metro lineal de muelle.

Al hacer estas reducciones he tenido en cuenta que, si bien es cierto que la obra se hace más costosa á medida que se interna en el mar, también lo es que hay aquí una grande existencia de útiles y enseres para la continuación de los trabajos; y que éstos están ya organizados, tanto técnica como administrativamente, lo cual contribuirá, sin duda, á hacerlos más económicos.

Si se adoptase el plan expuesto anteriormente de no construir sino 44 metros más de muelle, el gasto requerido sería, pues, de..... B 108.020,

Y como falta todavía por erogar del Presupuesto primitivo la cantidad de..... 86.549,86

SÓLO SE NECESITARIA UN GASTO SUPLEMENTARIO DE..... B 21.470,14

para la terminación de las dos primeras secciones del muelle.

Quedaría entonces pendiente solamente la construcción de algunas obras anexas que son indispensables, á saber:

1ª El arreglo del camino que ha de conducir del almacén de depósito al muelle. Para la construcción de este camino me parece que lo más económico sería internarse algo en la serranía y hacer un pequeño muro de protección, hasta un nivel algo superior al nivel de las más altas mareas.

2ª El establecimiento de las defensas del muelle y la colocación de las boyas y de los botalones necesarios para el servicio. Es este un punto que ha de estudiarse cuidadosamente, pues, á causa de las fuertes corrientes á que arriba me he referido, debe procurarse la mayor independencia posible entre el muelle y las defensas y botalones. Podría ensayarse el sistema siguiente: clavar estacones delante del muelle y ligarlos, no sólo con piezas longitudinales, sino también transversalmente con cruces verticales, establecidas entre cada estacón y el correspondiente del otro costado, haciendo así solidarias todas las defensas existentes en uno y otro lado del muelle.

3ª Como los estacones que constituyen los soportes de esta obra tienen tan gran longitud, quizá sería conveniente, en lo porvenir, ligar los pilares cerca del nivel del fondo del mar, en el sentido transversal, con sunchos y tirantes gruesos de hierro.

Al concluir el presente Informe, es de justicia hacer constar que, entre las obras construidas en el Puerto Cristóbal Colón, hay dos que pueden calificarse como obras de primer orden: el almacén de depósito y el muelle principal.

Dios y Federación.

G. Jiménez.

DOCUMENTO NÚMERO 45

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 19 de agosto de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Visto el informe presentado por el Doctor Germán Jiménez, comisionado de este Ministerio, sobre el muelle del Puerto Cristóbol Colón, el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien disponer que se proceda á la terminación de la obra, limitándola, por ahora, á la segunda sección y reduciendo ésta á cien (100) metros, de los cuales faltan por concluir cuarenta y cuatro (44).

Se destina para este trabajo la cantidad de cien mil bolívares (B 100.000), por la cual se compromete á terminar la obra, con la modificación aquí anotada, el ingeniero J. M. Ibarra Cerezo, quien ha venido ejecutándola.

Los pagos se harán por la Agencia del Banco de Venezuela en Güiria, según las necesidades de los trabajos, debiendo el Doctor Ibarra Cerezo, rendir á este Ministerio los informes mensuales correspondientes, en la forma ya establecida.

Publíquese el informe del Doctor Germán Jiménez.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 46

Cristóbal Colón : 1º noviembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo el honor de informar á usted sobre la marcha de los trabajos de construcción del muelle principal de este puerto durante el mes de octubre retropróximo.

Los trabajos ejecutados fueron en síntesis los siguientes:

Se terminó el tramo número 31 haciéndose el revestimiento de concreto de sus pilotes y construyendo y montando en su sitio las vigas armadas correspondientes así como los durmientes, riostras, etc.

Se construyeron completamente los tramos números 32 y 33.

Próximamente deben llegar de Demerara los tablones de *green-heart* pedidos para continuar el entablado de muelle, así como un lote de maderas para pilotes, (también de *green-heart*) que ya se hacen difíciles de obtener aquí con la celeridad requerida.

Dios y Federación.

J. M. Ibarra Cerezo.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 47

Cristóbal Colón: 1º de diciembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra informar á usted que durante el mes de noviembre retropróximo se hicieron los tramos números 34 y 35

del muelle que se construye en este puerto, con lo cual avanzó la obra 8 metros.

La construcción de cada uno de estos tramos como la de todos los anteriores de la segunda sección requirió la introducción de tres estacones y su revestimiento de concreto, hechura y montura de tres vigas armadas y colocación de los durmientes, cruces de San Andrés, riostras, etc., necesarios para ligar los estacones entre sí, todo ejecutado de la misma manera que repetidas veces he comunicado á esa Superioridad.

Se hicieron durante el mes 45 tubos de cemento armado para el revestimiento de los estacones.

Dios y Federación.

J. M. Ibarra Cerezo.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 48

Cristóbal Colón: 1. de enero de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo el honor de informar á usted sobre la marcha de los trabajos de construcción del muelle de este puerto, durante el mes de diciembre último, que puede resumirse así:

Introducción de nueve pilotes de madera de los cuales 6, que corresponden á los tramos números 36 y 37, fueron revestidos de concreto. Estos tramos quedaron concluidos, habiéndose hecho y montado en su sitio las vigas armadas correspondientes, así como los durmientes, riostras, etc.

Se recibieron los tablones de *green-heart* de 62 mm. de espesor para el entablado de la obra, cuyo trabajo se comenzará dentro de pocos días, y para el cual ya se han hecho cerca de 4.000 tarugos y 7.000 cuñas.

Se hicieron 40 tubos de cemento armado y se comenzó la hechura de las vigas armadas de los tramos números 38 y 39.

Sólo quedan 8 metros de muelle por construir y el entablado para terminar la construcción de los 44 metros á que se refiere la Resolución últimamente dictada sobre esta obra.

Dios y Federación.

J. M. Ibarra Cerezo.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 49

Cristóbal Colón: 1º de febrero de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra informar á usted que los trabajos ejecutados para la construcción del muelle de este puerto, durante el mes de enero próximo pasado, fueron en síntesis los siguientes:

Se revistieron de concreto los pilotes del tramo número 38 que quedó terminado con la montura y colocación de sus vigas armadas, riostras, durmientes, etc.

Se hizo de un todo el tramo número 39 y se introdujeron los pilotes del número 40.

Se hicieron 30 tubos de cemento armado y 400 metros cuadrados de entablado.

Dios y Federación.

J. M. Ibarra Cerezo.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 50

Cristóbal Colón: 1º de marzo de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Con los trabajos verificados en la primera quincena del mes próximo pasado, quedó terminada la construcción de los 44 metros del muelle principal de este puerto, que me comprometí á ejecutar de acuerdo con la Resolución de ese Ministerio, fecha 19 de agosto último.

Entre esos trabajos se cuentan la hechura de los 288 metros cuadrados de entablado que faltaban para completar la parte construída de muelle al suspenderse temporalmente su construcción en el mes de julio retropróximo, y la construcción de dos escaleras que, aunque no incluídas en el plan primitivo de la obra, eran de absoluta necesidad para permitir el acceso de las dos plataformas laterales bajas á la central alta. Estas escaleras tienen 1m40 de ancho y 10 escalones de 30 centímetros de huella y 16 centímetros de contra huella.

Con la construcción de los 44 metros mencionados el muelle alcanza una longitud total de 160 metros—que es el largo de la plataforma central alta, siendo de 60 metros el de cada una de las laterales bajas.

En cumplimiento de la orden que por telégrafo recibí de esa superioridad, entregué la obra al Administrador de la Aduana de este Puerto, así como los materiales, útiles, herramientas, etc. que habían quedado, suscribiendo junto con ese funcionario el correspondiente inventario, y el acta de entrega y recibo que se remiten á ese Ministerio.

Para que este muelle pueda prestar sus servicios es indispensable que se le construyan las obras anexas siguientes:

1º Un camino que lo úna con el almacén de depósito de la Aduana. Actualmente no hay comunicación por tierra entre ambas construcciones, porque el camino que á mi llegada á este puerto estaba á medio construir por la falda de la serranía, ha sido casi totalmente destruído por la acción corrosiva del mar, que lo ha ido minando. Para prevenir este mal comencé la construcción de un malecón, que á la vez que lo protegiera contra esa causa de ruina, sirviera de atracadero á embarcaciones pequeñas; pero á fines de 1905 se me ordenó suspender ese trabajo y concretarme sólo á la construcción del muelle.

2° El establecimiento de un sistema de defensas para el muelle y de dos boyas, por lo menos, á cada lado de él. Todas las obras de esta especie tienen que ser protegidas contra los choques de los bùques, cuyos efectos serían desastrosos para ésta. (*a*) Por ser muy grande la velocidad de las corrientes en este puerto. (*b*) Por su dirección perpendicular á la del muelle. (*c*) Por la disposición misma de la obra, que, á diferencia de los muelles costaneros, se avanza hacia el mar en toda su longitud, que es considerable. (*d*) Por la variación del nivel del mar producida por la marea, que alcanza á 1 m 20 por término medio. Estas circunstancias me hacen creer que no obstante la solidez de la construcción de este muelle, se comprometería á la larga su estabilidad si se atracaran á él vapores, aun de mediano tonelaje, sin efectuar previamente los trabajos á que vengo refiriéndome. Las boyas, además de contribuir poderosamente á defender el muelle, facilitarían mucho el atraque de embarcaciones á él, operación que sería muy laboriosa sin su auxilio.

3° Como el Doctor Germán Jiménez, creo, que vista la longitud de las columnas de sobreporte del muelle, sería muy conveniente ligarlas entre sí, cerca del nivel del fondo del mar con sunchos y tirantes gruesos de hierro.

Para la construcción de todas estas obras complementarias é indispensables he hecho los planos y elaborado los presupuestos correspondientes que someteré á la consideración de ese Despacho si el ciudadano Ministro así lo deseare.

Dios y Federación.

J. M. Ibarra Cerezo.

DOCUMENTO NÚMERO 51

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 15 de mayo de 1908.—97° y 50°

Resuelto :

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha dispuesto que se proceda á la fijación de boyas en el Puerto Cristóbal Colón, á la colocación de defensas para proteger el muelle, y á ligar

entre sí, cerca del nivel del fondo del mar con sunchos y tirantes gruesos de hierro, las columnas de soporte del muelle.

Las referidas obras serán ejecutadas bajo la administración y dirección del Ingeniero Doctor Alejandro Chataing, quien recibirá de la Agencia del Banco de Venezuela en Carúpano, las cantidades necesarias para los trabajos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 52

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 15 de mayo de 1908.—97º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, procédase á la construcción del camino que ha de conducir del muelle del Puerto Cristóbal Colón á los edificios de la Aduana y almacenes.

La construcción de esta obra estará á cargo del ciudadano Coronel Manuel Torres, bajo la dirección del Ingeniero Alejandro Chataing, quien rendirá á este Ministerio los informes correspondientes, recibiendo el primero del Administrador de la Aduana del Puerto, las cantidades necesarias para los trabajos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 53

Cristóbal Colón: 5 de agosto de 1908.
98º y 50º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra pasar á usted el informe de las obras del Puerto Cristóbal Colón, correspondiente al mes de julio pasado.

Defensa del Muelle.

El sistema adoptado para éstas consiste en dos bandas de madera de corazón de 0,m30 x 0,m15; separadas entre sí 0,m15 y apoyadas por escuadras de hierro sobre estacones de 0m25 x 0,m25 hincados á rechazos. Estos estacones se corresponden con los ejes de las columnas del muelle y están ligados á ellas por medio de piezas de madera de la misma escuadría y ligaduras de hierro. Los empates longitudinales de la bandas se efectúan por piezas de madera de 2m de largo y 0,m30 x 0,m15 colocadas entre las bandas en los puntos medios de la separación entre los estacones, y por cuatro platinas de hierro de 1,m80 de largo y de 0,m10 x 0,m06. Las piezas de empate sirven á la vez para conservar la separación de las bandas.

Estas obras están en plena actividad; se ha recibido gran cantidad de maderas, de las cuales se ha labrado ya mucha parte.

Para la hinca de los estacones se ha construido un martinete de 10m de altura, sobre plataforma rodante. También se ha construido sobre el piso del muelle una caseta, para proteger de las lluvias á los obreros carpinteros.

Actualmente se procede á la hinca de los pilotes; de los cuales hay ya tres totalmente hincados.

Se han perforado 32 taladros de 0,m40 x 0,m40 x 0,m45 en el concreto de las columnas del muelle; operación muy laboriosa debido á la dureza del concreto.

Está encargado el material de hierro necesario para los sunchos y riostras que se colocarán hacia el fondo del mar, y se trabaja en el taller de herrería, en las escuadras, platinas y pernos para las defensas.

Camino de la Aduana al Muelle

El trazado de este camino se ha resuelto internando parte en la serranía; y para defenderlo de las erosiones del mar, se ha proyectado un muro con una altura y sección media de 2,^{m}10 y 2^{m2}70 respectivamente.

Estas obras están en actividad desde el día 27 del pasado; hasta la fecha se han ejecutado 500^{m3} de banqueo, de los cuales, la mayor parte en roca.

Para los trabajos del muro se acopian materiales en cantidad suficiente para atacarlos en varias partes de su desarrollo.

Dios y Federación.

Alejandro Chataing.
Ingeniero.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 54

Puerto Cristóbal Colón: 5 de setiembre de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra informar sobre las obras ejecutadas en este puerto durante el mes de agosto pasado.

Muelle:

En la presente semana quedará concluida totalmente la construcción de la parte de las defensas correspondiente á la plataforma baja occidental, cuya extensión es de 60 metros. Se ha trasladado el martinete á la plataforma del Este, para la hinca de los estacones, de los cuales hay ya hincados la mitad. Están labrando la madera para las bandas y preparando las escuadras, pernos y platinas, necesarias para esta nueva sección.

Hasta la fecha se han perforado 176 taladros en las columnas de concreto del muelle.

Camino de la Aduana al Muelle

Para efectuar el bote de tierras en condiciones que no estorben á la construcción del muro, ha sido indispensable suspender la ejecución del banqueo hasta tener una parte de muro construido donde pueda apoyarse el terraplén y que sea tan suficientemente extensa que permita botar hacia el mar y á corta distancia, el exceso de piedras y tierras provenientes del banqueo.

Hasta la fecha, los trabajos ejecutados en esta parte de la obra son los siguientes:

Banqueo en carretera, 870,^{m3}55.
" " seco para zanja, 354^{m3}36.
" " el mar para zanja, 216^{m3}58.

Actualmente se están llenando las fundaciones del muro.

Dios y Federación.

Alejandro Chataing.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 55

Puerto Cristóbal Colón: 4 de octubre de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra informar de las obras ejecutadas durante el mes de setiembre.

Muelle

De los 43 estacones que servirán de apoyo á las defensas, se han hincado hasta la fecha 21, los que están convenientemente ligados ya á las columnas del muelle; los últimos hincados tienen 21 y 24 metros de largo. Se trabaja simultáneamente en la colocación de las bandas correspondientes á las plataformas: baja del Este y alta Occidental.

Están terminados 10 juegos de sunchos y riostras y sólo se espera la conclusión de los tirantes horizontales para proceder á la respectiva colocación.

Camino del Muelle á la Aduana

Las obras ejecutadas durante el mes son las siguientes:

Mampostería hidráulica en muro	202,87m³
Zanja. Banqueo en el mar	47,59 "
Banqueo en la carretera	329,52 "

Dios y Federación.

Alejandro Chataing.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 56

Cristóbal Colón: 21 de noviembre de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra informar á usted que el estado de las obras de este Puerto en esta fecha, es el siguiente:

Defensa del Muelle.

El número de pilotes clavados alcanza ya á 34; y siendo 43 el número total de ellos, quiere decir que sólo quedan 9 por colocar. La longitud de las bandas construidas mide 200 metros; faltan por construir 130 metros lineales.

La colocación de los sunchos y tirantes que han de unir bajo el agua los pilares del Muelle, aún no han comenzado. Este trabajo ha tenido que sufrir un retardo por inconvenientes ocurridos en el material de hierro encargado al efecto. Es el caso que dichos tirantes, tanto los horizontales como los oblicuos, fueron pedidos, de conformidad con los planos respectivos, con un espesor de 1½ pulgadas; y la "East End Foundry" de Trinidad, los hizo con un grueso de 2¼ pulgadas; de lo cual resulta que los ejes, que sólo tienen 6 pulgadas de longitud, no alcanzan para abarcar los dos tirantes, las dos orejas del suncho y la tuerca respectiva. Ya he hecho el reclamo correspondiente á la Fundición de Trinidad; y creo que el asunto se arreglará favorablemente; pero siempre producirá un retardo en la marcha de esta parte de la obra.

Camino para el Muelle

Los trabajos realizados hasta hoy son: 420 metros cúbicos de concreto en el malecón; y 2.750 metros cúbicos de banqueo; con los rellenos correspondientes á la parte hecha del malecón, que alcanza ya una longitud de 120 metros.

En las obras de defensa del muelle, muy avanzadas ya cuando me encargué de la dirección de estos trabajos, he seguido el mismo plan, iniciado y ejecutado en gran parte, por el señor Doctor Alejandro Chataing; y aprobado por ese Ministerio. Con respecto al camino, cuyo adelanto era menor, creo que se puede hacer una modificación que abreviaría algo el término de la obra. En efecto, dicho camino, antes de llegar al muelle, está proyectado dividiéndose en tres ramales: uno central, que va directamente al muelle alto; y los dos laterales, á las dos plataformas bajas. Me parece que bastaría con el primero, estableciendo dos escalinatas para bajar á las plataformas. Esta disposición satisfará, por muchos años, las necesidades del tráfico en este puerto; y, si más tarde, éste exigiese la construcción de los tres ramales de camino, será fácil hacerlos entonces, suprimiendo las escalinatas. Someto esta reforma á la consideración de ese Ministerio.

Dios y Federación.

G. Jiménez.

MUELLE DE CARÚPANO

DOCUMENTO NÚMERO 57

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 6 de junio de 1907.—96º y 49º

Resuelto:

Vista la solicitud que ha dirigido á este Despacho el ciudadano Julio Bescanza, por la cual pide permiso para traspasar á la Compañía Anónima "Muelle de Puerto Sucre", constituida en la ciudad de Cumaná el 27 de marzo último, todos los derechos y obligaciones que adquirió por su contrato celebrado con este Ministerio con fecha 9 de enero del presente año, para la construcción y

explotación de un muelle en el puerto de Carúpano y de un tranvía de vapor que comunique al expresado muelle con la Aduana y la población de Carúpano, el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien conceder el permiso que se solicita; debiendo agregarse al expediente respectivo copia legalizada del acta de traspaso, que á efecto enviará á este Despacho el ciudadano Julio Bescanza.

Comuníquse y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

TELEGRAMAS

DOCUMENTO NÚMERO 58

Caracas: 12 de agosto de 1907.

Para A. Lucca, hijos y C.ª, A. Franceschi y C.ª, en liquidación, Carrasquero Hermanos, A. Bonifacio y C.ª, etc.

Carúpano.

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se ha impuesto de la comunicación que con fecha 4 del presente mes le dirigieron ustedes sobre el contrato del muelle de ese puerto, y aplicación de su tarifa de impuestos. Y me es altamente satisfactorio participar á ustedes que ya el Supremo Magistrado, en conocimiento de las irregularidades que ustedes denuncian, se había anticipado á corregirlas, como se desprende de los oficios que con fecha 8 del presente mes le fueron dirigidos por este Ministerio al Administrador de la Aduana de ese Puerto y al Presidente de la Compañía Anónima del Muelle, y que dicen así:

"En cuenta el ciudadano General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, por el informe que ha rendido á este Ministerio el Ingeniero comisionado para examinar las obras del muelle de Carúpano, de que aún no se ha procedido á la construcción de ellas, me ha ordenado decir á usted que mientras el muelle no se haya concluido del todo,

siendo entonces que entrará á regir la tarifa del contrato, no puede la Compañía cobrar sino el impuesto que antiguamente cobraba la Municipalidad del lugar."

El General Castro agradece á ustedes los conceptos relacionados con su personalidad que se sirven emitir en su precitada comunicación.

Dios y Federación.

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 59

De Carúpano, el 25 de setiembre de 1907.—Las 4 hs. p. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Acusamos recibo de su atento telegrama fecha 24 del corriente, dirigido á nuestros comisionados señores Pablo Prósperi, Agustín Lucca y Luis Benedetti, en el cual se sirve trascribirnos la justiciera resolución del señor General Cipriano Castro, Presidente Constitucional de la República y Restaurador de Venezuela, ordenando el cobro del impuesto de muelle conforme á la antigua tarifa de 1878. Suplicamos á usted se digne hacer saber al Supremo Magistrado la gratitud y el respeto que le manifiestan sus adictos amigos y attos. s.

Franceschi y C^{a}—Lucca, hijos y C^{a}—Francisco Requena.—L. Vicenti.—Benedetti y C^{a}—Rafaelli Hermanos.—J. Santelli.—L. Carrasquero Hermanos.

MUELLE DE PUERTO SUCRE

DOCUMENTO NÚMERO 60

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Número 708.—Caracas: 13 de julio de 1907.—97º y 49º

Ciudadano Administrador de la Compañía Anónima "Muelle de Puerto Sucre".

Cumaná.

He recibido orden del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, de decir á usted que, interpretando fielmente la letra del contrato celebrado para la construcción del Muelle de ese puerto, no pueden ni deben incluirse en los artículos que pagan el impuesto de carga y descarga estipulado, los frutos y demás producciones naturales de las haciendas y plantíos ubicados en el Golfo de Cariaco y de las posesiones agrícolas que demoran en el sitio denominado Los Bordones y costas circunvecinas correspondientes á la jurisdicción de la Aduana de ese puerto; cuando dichas producciones desembarquen en las orillas del citado Golfo, ó en otro punto de la costa sin hacer uso del Muelle, á lo cual no están obligados los interesados. Cuando los expresados frutos no sean para el consumo de la localidad, sino que salgan para otro puerto habilitado de la República, sólo entonces pagarán el derecho de muelle al embarcarse, pues de otro modo resultarían gravados con doble impuesto, contrariando así la mente del Gobierno que en todos sus actos se dirige muy principalmente á favorecer los elementos vitales del país.

El impuesto de muelle sólo comprende los efectos ó artículos de importación y exportación, y con relación á las producciones del país ó comercio de cabotaje, cuando éste se haga entre puertos de la República no comprendidos en la jurisdicción de la Aduana de Puerto Sucre.

Por consiguiente, este Ministerio espera que usted le dará estricto cumplimiento á las órdenes del Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, á que se refiere la presente comunicación.

Sírvase avisarme recibo.

Dios y Federación.

MANUEL ADOLFO GARCÍA.

12—O. P.

DOCUMENTO NÚMERO 61

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 13 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se nombra al Doctor Carlos A. Martínez, Ingeniero á las órdenes de este Ministerio, en Comisión á Cumaná, para el estudio de las obras de Puerto Sucre y ejecución en él de algunos trabajos de carácter urgente, con el sueldo mensual de seiscientos bolívares (600), pagadero por quincenas vencidas desde la segunda del presente mes.

El expresado Ingeniero rendirá á este Despacho, á la mayor brevedad posible, un informe circunstanciado y preciso del estudio que se le confía.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 62

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 19 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto de cinco mil novecientos diez y ocho bolívares (B 5.918), hecho de orden de este Ministerio por el Ingeniero Carlos A. Martínez, para la construcción de un departamento de depósito en "Puerto Sucre," Cumaná.

La expresada cantidad de cinco mil novecientos diez y ocho

bolívares será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en Cumaná al Ingeniero Martínez, de conformidad con el adelanto de los trabajos, y el cual dará á este Ministerio los informes consiguientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

MUELLE DE CIUDAD BOLÍVAR

DOCUMENTO NÚMERO 63

El Ministro de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizado por el Ejecutivo Federal, por una parte; y por la otra Rafael Segundo Sordo, Ingeniero, mayor de veintiún años y en capacidad legal para contratar, y quien en lo adelante se denominará el contratista, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

Artículo 1º

El contratista se compromete á construir en el puerto de Ciudad Bolívar, en el río Orinoco, en el lugar que sea más conveniente, un muelle corredizo flotante, de hierro y madera, según plano y descripciones que consigna en el Ministerio de Obras Públicas, y al cual puedan atracar en todo tiempo los buques que hagan el comercio extranjero y de cabotaje con Ciudad Bolívar. Este muelle tendrá cien (100) metros de largo, ó sea el trayecto ó playa que deja á descubierto el Orinoco entre su nivel de invierno y verano, con un ancho de once (11) metros. Irá cubierto de un sotechado de hierro galvanizado en la parte del dique flotante rígido; rodeado de barandas movedizas, y provisto de faroles convenientemente. Toda su fundación será sobre tres líneas de pilotes de acero, trabados con dobles T de hierro, sobre la cual funcionará el muelle flotante corredizo, siguiendo la pendiente de la playa. Por el centro se tenderá una línea de rieles por la cual correrán los wagones ó carros que harán el servicio de trasporte entre el muelle y la Aduana, y cuya tracción se efectuará por medio de un cable movido á vapor, ó por locomotoras.

Artículo 2º

El contratista se compromete también á construir en la zona más apropiada, un edificio destinado á las máquinas y oficinas del servicio de la Empresa, y depósito de wagones y herramientas.

Artículo 3º

El contratista se compromete á mantener el número de wagones que requiera el buen servicio de la Empresa para el trasporte en ellos de la Aduana al muelle y viceversa, de todos los cargamentos que entren y salgan de Ciudad Bolívar. Queda asimismo obligado el contratista á tener uno ó más carros para pasajeros según lo requiera el movimiento del puerto.

Artículo 4º

El contratista dará principio á los trabajos de construcción del muelle, dentro del primer año siguiente á la fecha de aprobado y publicado el presente contrato en la *Gaceta Oficial*, debiendo dejarlos terminados al año de haberlos comenzado; pero las demoras por causa de accidentes, temporales ó fuerza mayor, serán compensadas con la concesión de una prórroga igual á dicho atraso.

Artículo 5º

El Gobierno Nacional cede libremente al contratista los terrenos necesarios para la construcción del muelle y del edificio para las maquinarias del cable de tracción y oficinas y depósitos de la Empresa; y en caso de necesidad decretará las expropiaciones á que hubiere lugar, de conformidad con la ley de la materia.

Artículo 6º

El Gobierno Nacional permitirá, previas las formalidades legales, la introducción libre, por una sola vez, de todos los materiales, máquinas, herramientas, rieles, wagones y útiles que sean necesarios para la construcción del muelle y edificio de la Empresa.

Artículo 7º

El Gobierno Nacional cede al contratista para indemnizarse del valor empleado en estas construcciones, el derecho exclusivo de explotar durante el tiempo de este contrato el servicio del muelle, según la tarifa siguiente:

Por cada cien (100) kilogramos, peso bruto, de toda clase de mercancías, provisiones, ferretería, pieles, resinas, cobre, oro, frutos y otras producciones del país, se cobrará un bolívar (B 1).

Por cada cien (100) kilogramos de madera y tablas, carbón y otros minerales, y materiales de alfarería, veinticinco céntimos de bolívar (B 0,25).

Por cada res, bestia caballar ó mular, cincuenta céntimos de bolívar (B 0,50); por burros, veinticinco céntimos de bolívar (B 0,25), y por marranos y chivos, doce y medio céntimos de bolívar (B 0,12½), por cabeza.

Las mercancías y efectos no especificados se clasificarán para los efectos de la tarifa como sus análogos.

Los buques que entren al puerto en avería, pagarán según convenio especial, si tuvieren necesidad de hacer uso del muelle para reparaciones.

Los bultos ó piezas que pesen más de mil (1.000) kilogramos, pagarán el doble de la tarifa, según la clase á que correspondan.

§ único. El embarque y desembarque de los pasajeros y sus equipajes será libre.

Artículo 8º

El Gobierno Nacional se compromete á prestar al contratista el apoyo necesario para hacer efectivo el cobro de la anterior tarifa, aunque el embarque ó desembarque se haga por otro punto distinto al muelle.

Artículo 9º

El Gobierno Nacional se compromete á no construir, ni ceder á ninguna otra persona ó Compañía el derecho de construir otro muelle ú obra semejante, en el puerto de Ciudad Bolívar, por el tiempo de la duración de este contrato.

Artículo 10º

Esta empresa no podrá ser gravada con contribuciones ó impuestos nacionales, con excepción del impuesto de estampillas de Instrucción Pública.

Artículo 11º

Terminada la construcción de las obras, el contratista lo participará al Ministerio de Obras Públicas para su recibo, y desde este instante se considerarán puestas al servicio del público.

Artículo 12º

La duración de este contrato será de veinte (20) años á contar desde la fecha en que estén terminadas las obras y puestas al servicio del público, y al vencimiento de los cuales el edificio, muelle, máquinas, wagones y herramientas y demás accesorios, pasarán en perfecto buen estado á ser propiedad del Gobierno Nacional sin indemnización alguna.

Artículo 13º

Este contrato podrá ser traspasado á cualquiera otra persona ó Compañía, previo el consentimiento del Gobierno Nacional, pero en ningún caso á Gobierno extranjero, y las dudas y controversias que se susciten en su inteligencia y ejecución serán decididas por los Tribunales de la República, conforme al artículo 124 de la Constitución Nacional.

Se hacen dos ejemplares de un mismo tenor á un solo efecto en Caracas, á veinte de agosto de mil novecientos siete.

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

Rafael S. Sordo.

MUELLE DE MARACAIBO

DOCUMENTO NÚMERO 64

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 14 de enero de 1908.—97º y 49º

Resuelto:

Considerado por este Ministerio el informe del Ingeniero nombrado al efecto, referente á los defectos de construcción y falta de cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato fecha 21 de diciembre de 1892 y de la Resolución reformatoria de ese contrato dictada por este Ministerio con fecha 2 de julio de 1895 y que tuvieron por objeto una y otra, la construcción de muelles, oficinas de Aduana, del Resguardo Nacional, malecones, puentes y otras obras en el Puerto de Maracaibo; y no habiéndose podido llegar á ningún acuerdo con el representante de la Compañía Anónima "Muelles de Maracaibo", tocante á la indemnización que debiera satisfacer la mencionada Compañía al Gobierno Nacional, tanto por el desperfecto y deterioro de las obras debido á su mala ejecución, como porque ellas no se hicieron conforme al contrato y plano aprobado por este Ministerio, el ciudadano General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha dispuesto que se declare insubsistente el contrato celebrado por el

Ejecutivo Nacional con el ciudadano Doctor Alejandro Andrade, en su carácter de apoderado de varias personas, el 21 de diciembre de 1892, para la construcción de muelles, edificios y otras obras en el Puerto de Maracaibo y al que se contrae la Resolución expedida por este Ministerio en 2 de julio de1895, modificando algunos artículos de aquél y adicionando otro.

Por Resolución separada se nombrará el experto ó expertos que en unión del ó de los que nombre la Compañía Anónima de "Muelles de Maracaibo" procederán á efectuar el inventario y avalúo de los referidos edificios y obras, con el fin de determinar su valor intrínseco y deducir en consecuencia el montante de las indemnizaciones á que dé lugar la falta de cumplimiento á las obligaciones del contrato por parte de la Compañía y las que procedan de esta Resolución, quedando por consiguiente la diferencia á favor de la Compañía.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 65

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 8 de julio de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto hecho por el Ingeniero Aurelio Beroes, y enviado á este Ministerio por el ciudadano Administrador de los Muelles y Caleta de Maracaibo, para la reconstrucción y reparación de las pilas del muelle en el puerto de Maracaibo.

La cantidad de nueve mil ciento veinte bolívares (B 9.120) á que alcanza el valor del presupuesto aprobado, se entregará al Ingeniero Aurelio Beroes, á cuyo cargo estará la ejecución de los trabajos, por la Agencia del Banco de Venezuela en Maracaibo, de acuerdo con las necesidades y adelanto de aquéllos.

El ciudadano Administrador de la Aduana vigilará la ejecución de las obras y dará á este Ministerio los informes correspondientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

MUELLE DE TUCACAS

DOCUMENTO NÚMERO 66

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 29 de enero de 1908.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto formulado por el Ingeniero Doctor Germán Jiménez, para las reparaciones del edificio que ocupa la Aduana y muelle del puerto de Tucacas.

La cantidad de siete mil ochocientos sesenta y ocho bolívares (B 7.868) á que alcanza el valor del presupuesto aprobado, se entregará por la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello, al ciudadano Administrador de la Aduana de Tucacas, quien procederá á la ejecución de los trabajos de conformidad con el referido presupuesto, del cual se le remite copia autorizada.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA,

DOCUMENTO NÚMERO 67

Administración de Aduana.—Oficio número 656.—Tucacas: 1º de mayo de 1908.—98º y 50º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Junto con el presente oficio tengo el honor de enviar á usted los recibos comprobantes de las reparaciones efectuadas en la Aduana y Muelle de Punta Brava, las cuales fueron decretadas por el Restaurador de Venezuela, y confiadas bajo mi dirección, por el digno órgano de usted.

A saber:

Suma de bolívares decretada.....	B	7.868,
Que se descompone así:		
Albañilería, Valentín Medina, comprobante número 1.....	B	4.860,
Carpintería, Casiano Mujica, comprobante número 2.....		823,
Latonería, Pedro Alcántara, comprobante número 3.....		585,
Imprevistos, por el suscrito, comprobante número 4.....		100,
Albañilería, Manuel Camacho, comprobante número 5.....		1.500,
Suman.....	B	7.868,

Creo haber cumplido á cabalidad con la distinción que se me confiara; y en espera de que usted mande á recibir las obras reparadas, quedo á las órdenes de usted.

Dios y Federación.

José Rafael Borges.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 68

Caracas: 1º de junio de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

En cumplimiento de sus órdenes fuí al Puerto de Tucacas á recibir las reparaciones ejecutadas en el edificio de la Aduana de aquel puerto, construído en Punta Brava, bajo la dirección del Administrador de dicha Aduana, General José Rafael Borges.

Estas reparaciones ejecutadas con buenos operarios son las siguientes:

72 m.[1] de corniza.
52 m.[1] de moldura de división entre los dos pisos.
35 m.[1] de pilastras.
Reparaciones del contorno del sitio del reloj.
Reposición de 28 planchas de hierro galv. (8 más del presupuesto).
Recorrida de techos.
Composición de las llaves de los depósitos.
Hechura de dos codos y de dos bajantes de zinc (que no estaban en presupuesto).
Reposición de 30 tablones en el muelle.
Revestimiento de concreto en diez estacones.

Con estas reparaciones ha quedado el edificio en buen estado y en el muelle se podrían seguir los revestimientos de concreto en los estacones para que la broma no los destruya; actualmente á la simple inspección se ven como 16 estacones ya casi destruídos.

Dios y Federación.

R. Núñez Cáceres.

MUELLE DE LA VELA

DOCUMENTO NÚMERO 69

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas. —Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones—Caracas: 6 de febrero de 1908.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto de doce mil ochocientos sesenta y siete bolívares (B 12.867) formulado por el Ingeniero Doctor Germán Jiménez, para la reparación del muelle del puerto de La Vela de Coro y su prolongación en veinte metros.

Los trabajos de reparación y prolongación del muelle serán ejecutados bajo la dirección del ciudadano J. Graterol y Morles, quien se ha comprometido á llevarlos á cabo de conformidad con las especificaciones del presupuesto y por la suma en él fijada de doce mil ochocientos sesenta y siete bolívares (B 12.867). Esta cantidad le será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en Coro, de acuerdo con las necesidades de la ejecución.

El ciudadano Administrador de la Aduana de La Vela de Coro inspeccionará y revisará las obras, de acuerdo con el presupuesto aprobado, del cual se le enviará copia autorizada.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

TELEGRAMAS

DOCUMENTO NÚMERO 70

Coro: 10 de agosto de 1908.

Para Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Terminada la obra del muelle La Vela. Sírvase decirme á quién entrego la obra.

Dios y Federación.

J. Graterol y Morles.

DOCUMENTO NÚMERO 71

Caracas: 10 de agosto de 1901

Para Administrador de la Aduana de La Vela.

La Vela.

Sírvase recibir del señor J. Graterol y Morles, las obras ejecutadas en el muelle de ese puerto.

En la oficina de esa Aduana debe existir copia del presupuesto, por el cual hará usted el recibo de dichas obras, avisándome el resultado.

Dios y Federación.

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 72

Coro: 13 de agosto de 1908.

Para Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Acabo de recibir del contratista Doctor J. Graterol y Morles trabajos ejecutados en la reparación y prolongación del muelle de este puerto, los cuales encontré conforme con las bases del contrato. Por correo envío á ese Ministerio el acta respectiva.

Dios y Federación.

Roberto López.

MUELLE DE GUANTA

DOCUMENTO NÚMERO 73

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 13 de marzo de 1908.—97º y 50º

Resuelto:

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha dispuesto que de conformidad con el informe rendido y presupuesto formado por el Ingeniero Doctor Germán Jiménez, se proceda á la formal reparación del Muelle del Puerto de Guanta.

La cantidad de treinta y tres mil bolívares (B 33.000) á que alcanza el valor del presupuesto aprobado, se entregará por la Agencia del Banco de Venezuela en Barcelona, de acuerdo con el adelanto de los trabajos, al señor Otto Winckelmann, quien se encargará de la ejecución de las obras, en un todo de acuerdo con el informe y presupuesto referidos, y de los cuales se le enviarán copias para su inteligencia y procedimiento.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

TELEGRAMAS

DOCUMENTO NÚMERO 74

De Barcelona, el 30 de marzo de 1908.—Las 2 hs. 30 ms. p. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de informar á usted que hoy se ha dado principio formalmente á los trabajos en el muelle del puerto de Guanta.

Dios y Federación.

Otto Winckelmann.

DOCUMENTO NÚMERO 75

De Barcelona á Caracas, el 12 de mayo de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Recibido su telegrama. Están ya de un todo limpios y en disposición de ser pintados y entablados mil cuatrocientos metros cuadrados (1.400 m^2).

En esta parte del muelle se han tenido que tumbar cuarenta largueros inservibles. Se están reponiendo con vigas de vera, sólidamente trabadas.

Para este trabajo se han tenido que construir 3 balzas, levantar todo el entablado bajo y enrielado, cortando los remaches que los sostenían á la armazón de hierro.

La necesidad de mantener libre para el tráfico una parte del muelle, la falta de materiales que espero mañana de los Estados Unidos y dificultad comunicación Caracas, me han ocasionado trastornos, pero sinembargo los trabajos han progresado á satisfacción y creo tener vencidas las dificultades que siempre se presentan al dar principio á una obra. Entre tanto recibo los materiales pedidos y doy actividad á los trabajos, he estado organi-

zando la importación de la madera para el piso, de la cual tengo ya una parte recibida, elaborando los necesarios grampones, escuadras y tornillos con tuerca.

Acabo de escribirle largamente.

Dios y Federación.

Otto Winckelmann.

DOCUMENTO NÚMERO 76

De Barcelona á Caracas, el 29 de agosto de 1908.—Las 6 hs. 40 ms. p. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Hoy han quedado de un todo listos 1.400 metros cuadrados del muelle de Guanta. La otra sección del muelle está completamente desentablada y limpia y en su mayor parte ya pintada. El lunes entrante se procederá á montar la defensa y largueros que es necesario reponer en esta parte, sin dejar de proseguir el entablado.

Dios y Federación.

Otto Winckelmann.

DOCUMENTO NÚMERO 77

De Barcelona, el 17 de octubre de 1908.—Las 9 hs. 30 ms. a. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de comunicar á usted que hoy han quedado terminados los trabajos de reparación del muelle de Guanta. Superficie entablada, 2.900 metros cuadrados, 900 metros más de lo presupuestado. Por correo envío á usted informe, cuenta

y comprobantes de la inversión de los B 33.000 que el Gobierno Nacional me confiara para dicha reparación. Por órgano de usted suplico de nuevo elevar al Supremo Magistrado mi expresión de gratitud por esta prueba de confianza, á la vez que protesto al ciudadano Ministro que no he omitido esfuerzo para tratar de cumplir eficazmente las instrucciones recibidas.

Dios y Federación.

Otto Winckelmann.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 78

Cristóbal Cólon: 30 de octubre de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Conforme á sus instrucciones, he examinado, durante el corto tiempo que estuvo en Guanta el vapor "Manzanares" el día 24 de este mes, las reparaciones hechas últimamente en el Muelle de dicho puerto, por el señor Otto Winckelmann.

Las reparaciones estipuladas fueron las siguientes:

1ª *Construcción de 2.025 metros cuadrados de entablado.*—Se han hecho 2.695 metros cuadrados, con madera del país (jabillo); y, en vista de que, al levantar los restos del entablado antiguo, se encontraron muy deterioradas muchas de las piezas de hierro que forman la armadura del Muelle, se colocaron, para hacer sus veces, vigas de madera de corazón (vera y araguaney) de 0 m 25 por 0 m 15 de escuadría; trabajo este último que no estaba incluido en el presupuesto original.

Muchas de las tablas han sido fijadas con clavos; lo cual no deja de presentar sus inconvenientes, pues, estando la obra á la intemperie, en su mayor parte, los clavos se saltan fácilmente, al torcerse algo el entablado por los cambios de temperatura; como ha sucedido ya en algunos sitios. Sería, por lo tanto, oportuno, indicar aquí la conveniencia de sustituir dichos clavos por pernos, en todas aquellas tablas que se vayan aflo-

jando. Además, las cabezas de los clavos y pernos se han dejado salientes sobre las tablas; lo que es muy incómodo para el tráfico.

Es justo observar aquí que, en el Presupuesto primitivo sólo se calcularon, para este trabajo, 5.000 tornillos, contando con que se podría aprovechar gran parte de los entonces existentes; y que esto no pudo lograrse, por haber sido necesario reventarlos, casi todos, á causa de la oxidación, que impedía sacar las tuercas de otro modo. Tal circunstancia dió por resultado que el número de tornillos ó pernos nuevos haya tenido que ser mucho mayor.

2ª *Reposición de tres pilares rotos.*—Estos pilares no han sido repuestos, porque, según me informó el señor Winckelmann, no existen pilares completos en los depósitos de la Empresa, ni los aparejos necesarios para su colocación. Para reformar el muelle en los sitios donde ellos faltan, se colocaron, en cada caso, cuatro largueros de madera de corazón, de 10 metros de largo y de 0 m 25 por 0 m 15 de escuadría, apoyados en las vigas sostenidas por los pilares vecinos. Esta disposición es débil para un tráfico de alguna importancia, dada la gran longitud de las vigas; pero la considero suficiente para un movimiento tan pequeño, como es el de aquel puerto actualmente.

3ª *Reposición de 20 pescantes con sus largueros.*—Se han colocado 75 pescantes de madera de corazón. Los de hierro, existentes en los depósitos, en número de doce, no se pudieron emplear porque el mal estado de los largueros de hierro del Muelle no permitió fijar en ellos los tornillos respectivos.

4ª *Pintura y limpieza de toda la parte metálica del muelle.* —Este trabajo ha sido hecho en su totalidad.

Además de las obras enumeradas, que constan en el presupuesto de 22 de julio de 1907, hecho por el suscrito, han sido ejecutadas las siguientes:

1ª—Un faro con armadura metálica, situado en el Muelle.

2ª—Un atracadero de botes, con sus escaleras y barandas respectivas.

3ª—10 argollones para amarrar las embarcaciones.

4ª—209 metros lineales de defensas, consistentes en piezas de madera de corazón de 0 m 15 por 0 m 25 de escuadría.

Resulta de lo expuesto que, en algunos detalles, no se ha seguido el plan primitivamente adoptado para la reparación de esta obra, por las razones ya indicadas en cada caso y que ampliará á usted el señor Winckelmann; y que, aunque las obras adolecen de algunos defectos, también aquí especificados, considero que la cantidad de trabajos ejecutados, representa ampliamente el dinero invertido por el Gobierno Nacional.

Es oportuno llamar aquí la atención sobre la conveniencia de colocar dos boyas en el puerto de Guanta para protejer el Muelle; el cual, sin ellas, puede sufrir serios deterioros. Dadas las condiciones del puerto, dichas boyas pueden hacerse muy sencillas y con pequeños gastos, aprovechando para ello los elementos existentes en los depósitos de la Empresa.

Dios y Federación.

G. Jiménez.

CAPITULO VI

IGLESIAS Y CEMENTERIOS

IGLESIA DE EL RASTRO

DOCUMENTO NÚMERO 79

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 22 noviembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien destinar la cantidad de cuatro mil bolívares (B 4.000) como ayuda á los trabajos de terminación de la Iglesia del Municipio El Rastro, Distrito Miranda del Estado Guárico.

Dicha cantidad se pondrá á la disposición del Presbítero Luis Felipe Parra, Cura de El Rastro, para ser invertida de conformidad con lo dispuesto.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 80

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Guárico.—Junta de Fomento del Municipio.—Número 10.—Rastro: 16 de diciembre de 1907.—97º y 49º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

En contestación de su telegrama de fecha 22 de noviembre próximo pasado, comunico á usted lo siguiente: recibí del "Banco Venezuela" la suma de cuatro mil (4.000) bolívares, que el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, donó como ayuda para la terminación del nuevo templo de este Municipio. La referida suma ha sido invertida de acuerdo con lo dispuesto, y cuya relación le adjunto con la presente nota para los fines que le conciernen.

Dios y Federación.

Luis Felipe Parra,
Presbítero.

TEMPLO DE LOS TEQUES

DOCUMENTO NÚMERO 81

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 4 de enero de 1908.—97º y 49º

Resuelto:

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien destinar la cantidad de (B 2.000) dos mil bolívares, para la reparación del Templo de Los Teques, corriendo ésta á cargo de una Junta compuesta de los ciudadanos Presbítero Manuel Monteagudo, Cura Párroco del lugar, Coronel Arturo Uslar, Prefecto del Departamento Guaicaipuro, y señor Vicente Marturet,

La expresada cantidad se erogará por la Tesorería Nacional, previas órdenes de este Ministerio, á favor de la referida Junta, y de acuerdo con las necesidades de los trabajos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

IGLESIA DE PUEBLO NUEVO

DOCUMENTO NÚMERO 82

Caracas: 8 de enero de 1908.

Para Presidente del Estado.

Coro.

Con fecha 28 de mayo de 1906 erogó este Ministerio la cantidad de diez mil bolívares para la terminación del Templo de Pueblo Nuevo y nombró una Junta de Fomento compuesta de los ciudadanos Pedro José Sierralta, Pacomio López, Arístides Fierro, Amoroso Wefer y Felipe Emonet, para correr con la administración y dirección de los trabajos.

Ningún informe ha rendido á este Despacho acerca de su cometido la expresada Junta, y en tal virtud lo comunico á usted para que con el carácter de Fiscal del Gobierno se sirva inquirir lo que hubiere sobre el particular y dar cuenta á este Ministerio.

Dios y Federación.

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 83

Para Pedro José Sierralta.

Coro.

Sírvase decirme por esta misma vía en qué estado se encuentran los trabajos de la Iglesia de Pueblo Nuevo y si la Junta nombrada por este Ministerio está en ejercicio de sus funciones.

Este Despacho extraña mucho que después del acta de constitución de la Junta, ningún otro informe se le haya comunicado sobre la marcha de las obras.

Dios y Federación.

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 84

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Falcón.—Presidencia Constitucional.—Número 15.—Coro: 15 de enero de 1908.—97º y 49º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Adjunto á la presente nota tengo el honor de remitir á usted, el informe original de la Junta de Fomento de los trabajos del Templo de Pueblo Nuevo, al cual se contrae el telegrama que dirijo á usted con esta misma fecha y que fue pedido por ese Ministerio con fecha 9 del presente mes.

Dios y Federación.

MARIANO GARCÍA.

DOCUMENTO NÚMERO 85

Estados Unidos de Venezuela.—Presidencia de la Junta de Fomento para los trabajos del Templo.—Pueblo Nuevo: enero 10 de 1908.

Ciudadano General Jefe Civil del Distrito.

Presente.

Tengo el gusto de acusar á usted recibo de su nota que recibí ayer tarde, con fecha de ayer, marcada con el número 9.

La fábrica del Templo de este pueblo se encuentra en las siguientes condiciones:

De los B 10.000 que dió el Gobierno Nacional para la continuación de los trabajos se han invertido B 8.500 en 186 vigas y soleras cuadradas de 7½ y 8 varas de largo y con 5 por 5 pulgadas de espesor, en 20 tirantes de 13 varas y 7 por 7 pulgadas de espesor, en 1.200 tablas de cedro de 2½ varas de largo, un pie de ancho y una pulgada de espesor, en hechura y postura de cuatro puertas principales de la fábrica, cuyo trabajo de carpintería está todo pago hasta entregar armada la Iglesia y á su vez entablado el techo, todas estas maderas se encuentran convenientemente aparejadas, cepilladas y cantoniadas para dar principio á la armadura que está acordada por la Junta que tengo el honor de presidir, dar principio el 27 del presente mes. Hay además compradas 12.000 tejas y 12.000 ladrillos, 20 tendales de piedra, 200 cargas de lajas, 3.000 ladrillos de fábrica y 150 fanegas de cal. La mayor parte de todo esto está al pie de la fábrica faltando sólo algunos ladrillos y tejas porque la lluvia ha interrumpido su fabricación. Están además conseguidos 11 tirantes de hierro de 13 varas de largo y una pulgada de espesor de los cuales se han comprado 5, y 6 que dió el General Pedro Linares, ex-Presidente del Estado.

La circunstancia de no conseguirse en este Distrito ninguna de las maderas que se necesitaban para la fabricación del templo, hizo necesario encargarlas al Zulia y á la Costa arriba de este Estado. La circunstancia de ser estas maderas grandes y especiales, dificultó su consecución y á esto se agregó las copiosas lluvias del año pasado y lo difícil de los embarques en los puertos malos de las mencionadas costas. Después la necesidad de tener que hacer con la mayor economía los gastos, por ser exiguos los fondos con que se cuenta, hizo á la Junta pensar en que era preferible perder tiempo y no dinero, para así poder conseguir el objeto que nos hemos prometido.

Dios y Federación.

P. J. Sierralta.

CAPITULO VII

REPARACIONES

DOCUMENTO NÚMERO 86

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 17 de julio de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto montante á la cantidad de doce mil seiscientos sesenta y seis bolívares (B 12.666) para la reconstrucción de las azoteas de la Casa Amarilla, con planchas de hierro galvanizado liso y doble; desarmadura del kiosko de madera que cubre todo el patio principal, y varias otras reparaciones del mismo edificio.

Los trabajos correrán á cargo del Ingeniero R. Núñez Cáceres, y los pagos se harán por la Tesorería Nacional previas órdenes que se librarán por este Despacho.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MANUEL ADOLFO GARCÍA.

15—o. p.

DOCUMENTO NÚMERO 87

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 18 de julio de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el gasto de quinientos cuarenta bolívares (B 540) á que alcanza el valor del presupuesto formado por el maestro Pablo Tomás Palacio, para la refacción del mobiliario de la Oficina General de Correos de esta Ciudad, y construcción de un estante escritorio y de una puerta romanilla para la misma oficina.

El expresado trabajo correrá á cargo del mismo autor del presupuesto bajo la inspección inmediata del ciudadano Director General de Correos, y el pago se hará por órdenes que al efecto dará este Ministerio contra la Tesorería Nacional.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MANUEL ADOLFO GARCIA

DOCUMENTO NÚMERO 88

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato Pablaciones.—Caracas: 18 de noviembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueban los siguientes presupuestos para las reparaciones del edificio de la Aduana de La Guaira:

Presupuesto de Carpintería formado por el artesano Juan Antonio Meléndez..... B 4.541,

Presupuesto de Albañilería formado por el artesano José de los Santos Fuentes..... 1.505,
Presupuesto de pinturas formado por el artesano Genaro G. Golding 4.603,

Total..... B 10.649,

Diez mil seiscientos cuarenta y nueve bolívares.

Quedan encomendados los trabajos á los mismos autores de los presupuestos, bajo la inmediata inspección del Administrador de la Aduana de La Guaira, á cuya orden se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en dicho puerto, la cantidad expresada, para ser invertida de conformidad con las necesidades de las obras.

Remítanse al citado Administrador de Aduana copias de los presupuestos aprobados.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 89

Estados Unidos de Veneznela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 13 de diciembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto :.

Dispone el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, que se apruebe el gasto adicional de ocho mil quinientos cuarenta bolívares (B 8.540) para varias otras refacciones en el edificio de la Aduana de La Guaira, según los respectos siguientes:

Presupuesto del Ingeniero Luis Briceño A., para construir de teja alemana el techo de los balconcetes, á todo costo.....B 2.400,
Presupuesto del artesano Juan V. Meléndrez, por trabajos de carpintería..... 1.292,
Presupuesto del artesano José de los Santos Fuentes, por trabajos de albañilería..... 2.066,

Presupuesto del artesano Genaro G. Golding, por trabajos de pintura y tapicería.....	2.616,
Presupuesto del artesano H. Yochmuss, por trabajos de latonería.....	166,
Total.....	B 8.540,

Este Ministerio girará en la forma que fuere necesaria la suma de dos mil cuatrocientos bolívares (B 2.400) á favor del Ingeniero Luis Briceño A. para cubrir su presupuesto, y el resto de la cantidad aprobada, ó sean seis mil ciento cuarenta bolívares (B 6.140), se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en La Guaira, á la orden del Administrador de la Aduana, para ser invertido de conformidad con el adelanto de las obras, que serán ejecutadas por los mismos autores de los presupuestos, bajo la inmediata inspección del citado Administrador.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 90

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 7 de enero de 1908.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se destina la cantidad de (B 3.000) tres mil bolívares para la reparación del Palacio Episcopal de Barquisimeto y la cual se pondrá á la disposición del Presbítero Doctor Aguedo F. Alvarado, Vicario Capitular de aquella Diócesis, para ser invertida de conformidad con lo dispuesto.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 91

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 30 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto de trescientos ochenta bolívares (380) hecho por el maestro de albañilería ciudadano Felipe Isculpis, para la recorrida de las azoteas y pisos del edificio de la Academia Militar y otras pequeñas reparaciones del mismo departamento.

Estos trabajos serán ejecutados por el mismo autor del presupuesto aprobado, bajo la inmediata inspección de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 92

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 7 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

El General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, ha tenido á bien aprobar el presupuesto hecho por el ciudadano Julián Ackers, montante á la cantidad de ciento noventa y dos bolívares (B 192), para varias reparaciones en el edificio del Panteón Nacional.

Dichos trabajos serán ejecutados por el mismo autor del presupuesto aprobado, bajo la inmediata inspección de este Ministe-

rio, y la cantidad presupuestada será girada de conformidad con la ejecución de aquéllos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 93

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 7 de enero de 1909.—98° y 50°

Resuelto :

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto hecho por el Maestro Marcos Rada, para pinturas y empapelados en la casa, de propiedad nacional, situada en el ángulo S. O. de la esquina de Las Carmelitas de esta ciudad.

Los trabajos correrán á cargo del mismo autor del presupuesto, bajo la inmediata inspección de este Ministerio y la cantidad de seiscientos veintisiete bolívares setenta y seis céntimos (B 627,76) á que alcanza su valor, se entregará por la Tesorería Nacional previos giros de este Ministerio y de acuerdo con las necesidades de la ejecución.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 94

Estados Unidos de Venezuela. —Ministerio de Obras Públicas.— Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 14 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto :

De orden del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, procédase á la reconstrucción total del techo del Departamento que ocupa la Corte Federal y de Casación en el edificio del Palacio Federal, aprobándose al efecto el presupuesto de siete mil cuatrocientos cincuenta y dos bolívares seis céntimos (B 7.452,06), formado por el Ingeniero Francisco S. Quintero, en los ramos de carpintería, latonería, albañilería y tapicería, etc.

Los trabajos correrán á cargo del expresado Ingeniero, bajo la inspección de este Ministerio, y se procederá á la ejecución de ellos con la actividad que su urgencia requiere.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 95

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.— Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 14 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

El General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, ha tenido á bien aprobar el presupuesto de un mil setecientos cincuenta bolívares (B 1.750), hecho por el Ingeniero José Duch, para la reparación del muro de sostenimiento situado entre el Puente de la Trinidad y el Puente Páez, en esta ciudad, debiendo el

expresado Ingeniero proceder inmediatamente á los trabajos bajo la directa inspección de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 96

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 14 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto de un mil quinientos cuarenta bolívares (B 1.540), hecho por el Ingeniero Doctor Juan Vicente Camacho para reparación de las barandas del Puente "Páez" de esta ciudad.

Los trabajos se harán bajo la inmediata inspección de este Ministerio, por el mismo autor del presupuesto aprobado.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 97

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 15 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto hecho por el maestro Juan B. Arias, montante á la cantidad de un mil treinta y seis bolívares (B 1.036) para reparaciones de carpintería, albañilería y pintura en la Universidad Central, en esta ciudad.

Los expresados trabajos serán ejecutados por el autor del presupuesto bajo la inspección de este Minsterio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 98

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 20 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el gasto de un mil ciento cincuenta y ocho bolívares (B 1.158), á que alcanza el presupuesto hecho por el Maestro de carpintería Carlos Jaen, para reparaciones urgentes en el edificio del Correo Nacional en esta ciudad.

Los trabajos se harán por el mismo autor del presupuesto aprobado, bajo la inmediata inspección de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 99

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 23 de enero de 1909. 98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto de un mil ochocientos setenta bolívares (B 1.870) formado por el Maestro de albañilería ciudadano Trinidad A. Pacheco Padrón, para las reparaciones que necesita el edificio del Colegio Nacional de Niñas de esta ciudad.

Los trabajos correrán á cargo del autor del presupuesto, bajo la vigilancia de este Ministerio, y los pagos se harán de conformidad con el adelanto de aquéllos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 100

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 4 de febrero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General J. V. Gómez, Presidente de la República, se crea una Junta de Fomento en Ciudad Bolívar, la cual correrá con la dirección y administración de los trabajos de reparación del Cuartel del Capitolio de aquella ciudad y se nombra para componerla á los ciudadanos General J. A. Barroeta Briceño, General Juan Fernández y Doctor J. Campbell Acosta.

Para la ejecución de estos trabajos se aprueba el presupuesto montante á la cantidad de veinte y seis mil ochocientos treinta y

cinco bolívares (B 26.835), la cual se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en Ciudad Bolívar, para ser entregada á la Junta en porciones semanales de á un mil quinientos bolívares (B 1.500) hasta su cancelación.

Dicha Junta una vez constituida procederá al ejercicio de sus funciones, dando cuenta á este Despacho del resultado de sus trabajos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 101

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 8 de febrero de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto montante á la cantidad de veinticinco mil bolívares (B 25.000), hecho por el Ingeniero Doctor A. Jahn, h., para la formal reparación del establecimiento de Baños Públicos de mar en Macuto, incluyendo el edificio, baños de ambos sexos, escolleras, divisiones, puente, casillas, muelle, etc., á cuyos trabajos deberá procederse inmediatamente.

Las expresadas obras correrán á cargo del Ingeniero autor del presupuesto y la cantidad acordada para ellas le será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en La Guaira, de conformidad con las necesidades y adelanto de los trabajos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 102

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 15 de febrero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el gasto de cuatro mil ciento ochenta y dos bolívares (B 4.182) á que alcanzan los presupuestos de albañilería, carpintería, latonería, pintura y empapelado, enviados á este Ministerio por el de Instrucción Pública, para reparaciones en el edificio que ocupa el Colegio Nacional de Varones de la ciudad de Barquisimeto, así:

Maestro Candelario Gutiérrez—Albañilería....	B	2.634,
" Nicolás Parra—Carpintería, tapicería y pintura.....		1.480,
" Manuel Dovale—Latonería.....		68,
	B	4.182,

Los trabajos se ejecutarán bajo la inmediata inspección y administración del ciudadano Doctor Julio Segundo Alvarez, Director del Instituto, y la cantidad acordada para el pago, le será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello; debiendo rendir á este Despacho los informes consiguientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 103

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 15 de febrero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente

de la República, se aprueba el presupuesto de novecientos diez y seis bolívares (B 916) enviado á este Ministerio por el de Instrucción Pública, y hecho por el Maestro Felipe Benicio Avila, para reparaciones de albañilería, latonería y pintura, en los departamentos que ocupan las Academias Nacionales de la Historia y de la Lengua, en el Palacio de la Exposición.

Los trabajos correrán á cargo del autor del presupuesto, bajo la inmediata inspección de este Ministerio; y los pagos se harán en conformidad con sus necesidades, previas órdenes de este Despacho.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 104

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones. Caracas: 4 de marzo de 1909.—98º y 51º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto hecho por el Maestro Luis B. Ibarra, para trabajos de tapicería y pintura en los departamentos que ocupan la Corte Federal y de Casación en el edificio del Palacio Federal.

Dichos trabajos estarán á cargo del mismo autor del presupuesto aprobado, bajo la inmediata inspección de este Ministerio, y la cantidad de mil un bolívares (B 1.001), á que aquél alcanza, se pagará por la Tesorería Nacional de conformidad con la ejecución.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DIRECCION

DE

VIAS DE COMUNICACION Y ACUEDUCTOS

CAPITULO VIII

CARRETERAS Y CAMINOS

DE ZEA AL RÍO ESCALANTE

DOCUMENTO NÚMERO 105

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 7 de agosto de 1907. -97° y 49°

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se destina la cantidad de (B 20.000) veinte mil bolívares, como una ayuda para la construcción del camino de recuas que el ciudadano Manuel Méndez Duque ha emprendido desde la ciudad de Zea del Distrito Tovar, hasta orillas del río Escalante.

Para la administración y dirección de los trabajos se nombra una Junta de Fomento compuesta de los ciudadanos Elio J. Burguera, Ingeniero Andrés Quintero M. y Lucio Quintero, á cuya orden se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en Maracaibo, la suma acordada.

17—O. P.

La mencionada Junta rendirá á este Ministerio los informes correspondientes y las cuentas de la inversión de los fondos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MANUEL ADOLFO GARCÍA

TELEGRAMA

DOCUMENTO NÚMERO 106

De Tovar, el 21 de mayo de 1908.—Las 9 hs. 30 ms. a. m.

Para Ministro de Obras Públicas.

Recibido. Próximo correo enviará Junta informe y cuenta.

Dios y Federación.

Elio J. Burguera.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 107

Tovar: mayo 28 de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

En acatamiento al mandato que se nos confió, por Resolución del Ejecutivo Nacional, fecha 7 de agosto del año pasado, por la cual se creó el camino de recuas de Zea á orillas del río Escalante, así como al telegrama último de ese Ministerio, venimos á rendir cuenta é informe de él:

Cuenta: En el legajo adjunto, constante de diez y seis folios útiles, consta la inversión de B 20.000, suma con que el Gobierno Nacional ayudó á esta obra; cuya relación tiene el Visto-Bueno del Presidente de la Junta, por haberlo acordado así el voto de todos sus miembros, después de detenido examen.

Informe: No habiendo sido posible á esta Junta trasladarse á la vía, envió en el pasado mes de octubre, un Inspector competente, quien dió una relación circunstanciada y muy favorable de los trabajos ejecutados por el empresario señor Manuel Méndez Duque; en esa relación consta, el buen piso del camino. A principios del año en curso se presentaron fuertes lluvias que en épocas marcadas dominan en aquellas regiones, y el empresario se vió forzosamente obligado á suspender los trabajos provisionalmente, trabajos que continuó de su propio peculio al cesar aquéllas, y que de la misma manera continúan hasta hoy, encontrándose hasta la fecha el camino abierto hasta la 1ª Estación marcada en el planó en la desembocadura de "Caño Grande" en "Guaruries", en cuyo punto, ó mejor, á un lado de ella, el empresario construye una casa para bodegas de administración ó recibo de cargas; siendo lo abierto de la vía hasta allí, la longitud de 10 leguas y faltando por abrir el trayecto marcado en el plano, con la proyección desde "Caño Grande" hasta orillas del Escalante, siendo de advertir, que á la longitud abierta, falta por hacerle un corto trayecto de empedrado y el relleno de algunos puntos, de lo que se ocupa el empresario, á los fines de poner pronto lo construído al servicio del público.

Observación: En telegrama fecha 28 de junio del año pasado, hicimos constar los dos primeros de los suscritos, como un dato más entre los que se nos exigió, que: construyendo 4 leguas de camino más, desde "Caño Grande" al Vigía, se uniría en este punto, con el camino nacional que desde aquí conduce á Santa Bárbara del Zulia, y expusimos las razones en que se funda la importancia de este trazado.

Son éstas la cuenta é informe que presentamos á ese Ministerio, para conocimiento del ciudadano General Presidente Constitucional de la República y Restaurador de Venezuela.

El Presidente-Tesorero,

Elio J. Burguera.

El Vice-Presidente,

Lucio Quintero.

El Secretario,

Andrés Quintero M.

CAMINO DE COLÓN Á UREÑA

DOCUMENTO NÚMERO 108

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acuedutos y Contabilidad.—Caracas: 6 de setiembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien disponer la reparación y mejora del camino de recuas que desde Colón va hasta Ureña pasando por el río y el Vallado.

Para los trabajos de esta obra se destina la cantidad de (B 14.000) catorce mil bolívares, que la Agencia del Banco de Venezuela en San Cristóbal entregará á los ciudadanos Juan Guglielmi y Rodolfo Pacheco, encargados de la dirección y ejecución de aquéllos, y quienes rendirán á este Ministerio los informes y cuentas consiguientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

TELEGRAMA

DOCUMENTO NÚMERO 109

Colón: 9 de setiembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Recibido. Llenaremos nuestro cometido debidamente, interpretando fielmente las miras del Restaurador de Venezuela, quien mantiene la paz y da pruebas evidentísimas de acendrado patriotismo por el progreso y bienestar de los pueblos.

Los habitantes de estas comarcas y nosotros manifestamos al Gobierno Nacional nuestra profunda gratitud.

Dios y Federación.

Juan Guglielmi.

Rodolfo Pacheco.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 110

Estados Unidos de Venezuela.—Estado Táchira.—Junta de Fomento del camino nacional de Colón á Ureña.—Número 1.—Colón: 18 de setiembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tenemos el honor de participar á usted que hemos dado principio á la composición y mejora del camino que de ésta conduce á Ureña, pasando por San Pedro del Río y El Vallado, empezando en lo más fragozo de la quebrada Chirirí, en cuyo trayecto no hay posibilidad de hacer variaciones ventajosas. Todo de conformidad con la Resolución de ese Ministerio, contenida en su telegrama fecha 6 del presente y lo dispuesto por el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República.

Siendo como es dicha obra de interés público, tenemos el firme propósito de llenar á cabalidad el honroso encargo que nos ha dado el Benemérito General Cipriano Castro; y con agrado consignamos, que á la vista de los trabajos emprendidos, las aclamaciones y las demostraciones de verdadero agradecimiento son espontáneas y generales para el magnánimo Magistrado que fomenta en todos sentidos el bien general.

Dios y Federación.

Juan Guglielmi.

Rodolfo Pacheco.

TELEGRAMA

DOCUMENTO NÚMERO 111

De Colón á Caracas, el 20 de diciembre de 1907.—Las 6 hs. 30 ms. p. m.

Para Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Está terminada la composición y mejora del camino de Ureña, inclusive la construcción de los (3) tres kilómetros de camino nuevo entre "El Mono" y "El Limonal." Regreso rectificando algunos puntos y á terminar la variación por la Capellanía; trabajo que dejé muy adelantado.

Próximo correo irán todos los informes.

El camino ha quedado muy bueno y la mejora que se le hizo con la variación por Limonal y Blanquizal, quedando todo sin cuestas y abundante en pastos y agua, ha hecho terminar la baja en fletes café hasta (B 6) seis bolívares. Las sabias disposiciones del General Castro han dado y darán importantes resultados.

Dios y Federación.

Juan Guglielmi.

DOCUMENTO NÚMERO 112

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 23 de noviembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Dispone el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, que se erogue la cantidad de dos mil bolívares más (Bs. 2.000) para atender con ella á varias reformas y mejoras en la composición del camino de Colón

á Ureña, que ejecutan los ciudadanos Juan Guglielmi y Rodolfo Pacheco, á cuya disposición se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en San Cristóbal la referida suma.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 113

INFORME

detallado de los trabajos verificados en la composición y mejora del camino de Colón á Ureña, que los suscritos, encargados de la dirección de la obra, remiten al ciudadano Ministro de Obras Públicas.

El 16 de setiembre se dió principio, conforme se le avisó, á la composición y mejora del camino, desde el pié de Guayabales, último paso de la Chirirí, (allí empieza la subida para El Vallado), despedrando el camino, arreglando todos los pasos de la Quebrada, evitando uno que otro vado malo, haciendo algunos cambios por bancadas algo elevadas, rellenando las zanjas hechas por las aguas; levantando algunos cimientos para sostener tramos de camino fuera de la quebrada, cavando y haciendo rellenos de empedrado en los zanjones y en las travesías para darle ancho suficiente y sólido al camino, modificando las subidas con rellenos de piedras á manera de adoquinado, rozando, destronconando, paleando y botando la piedra suelta, hasta San Pedro del Río. Desde este pueblo, se mejoró el camino hasta la Jabonosa, suspendiéndose la composición en la hondonada para empezar y seguir el camino nuevo por la Capellanía; en este trabajo que empieza en la Callejuela del Paral, se invirtieron hasta el plan de aquélla, parte de los 210 jornales pagados á Bonifacio Guerrero; el resto que falta hacer y los pagos por indemnización serán cubiertos con los dos mil bolívares asignados últimamente por el Gobierno Nacional. El 14 de octubre se siguió el trabajo en forma, de Guayabales para El Vallado (Tadeo) y conjuntamente de La Trampa al propio punto Tadeo, efectuando así el corte ó variación favorable que tan bien acogió el público; todo el trabajo ha sido de cava en media falda, rellenos de piedras y empedrados en los callejones y quebradas.

Desde La Trampa se compuso debidamente el camino hasta la Popa, ampliando, rozando, arrancando grandes piedras que obstaculizaban el paso, cavando, arrancando los troncos, haciendo enmadrinados con lajas para los desagües y arreglando bien las entradas y salidas á los callejones. Entre la Popa y la Rinconada se abrió y arregló un trayecto de camino nuevo, modificando el repecho que tenía por el viejo. Este trabajo lo verificó Cecilio Zambrano, propietario de la Popa, por contrato. Otra pequeña variación hizo Pedro Ruiz en el paso de la quebrada Teura, mejorando el camino por ambos lados. Por contrato, este mismo señor, abrió el camino, desde su casa, paso de la quebrada Teura, hasta la cuchilla de El Mono, desmontándolo y empezando una parte de cava. He concluido ese trabajo y lo he rectificado. En dicha cuchilla empieza el nuevo camino, tres kilómetros que he construido de un todo, con toda perfección y llega á El Limonal, reformada totalmente la cuesta que había; en este medio queda la finca denominada Bella Vista, abundante en pastos y agua. Iguales comodidades se encuentran en El Limonal y en El Blanquizal. Partiendo de El Limonal se rompió otro trayecto de camino recto, bueno, desechando una falda pendiente por donde atravezaba el anterior, y entré á componer las famosas travesías de la *Carbonera*, cuyo piso no tenía media vara de ancho, lo que explica su mala fama, y tuvimos el placer, 50 jornaleros y yo, de presenciar el paso, estando nosotros en el trabajo de cava, de varias partidas de mulas cargando mercancías y cajones voluminosos, cruzándose en dichas travesías, con otra hilera de mulas cargando café sin tocarse tercio con tercio, ni sirviendo nosotros de obstáculo, cada cual en el puesto que se hallaba. De allí se desciende insensiblemente por El Blanquizal, el camino quedó todo por buen piso, amplio, bien despedrado, rozado, destronconado y paleado hasta Quebrada Seca; desde un kilómetro atrás ya se extiende el Llano arenoso, y pedregocito, puedo decir que todo el Llano hasta Ureña, es una carretera, no un simple camino que he arreglado, pues, para ello se presta el terreno. Al pasar Quebrada Seca abrí un trayecto de camino, 176 metros, por terreno alto, parejo y seco; desechando unos derramaderos que dañaron el viejo y se ensanchó y se arregló bien el resto del camino hasta la Cruz de Palo. Otro tanto se hizo para llegar á Ureña: se construyó, por contrato con Juan Pateco, un trayecto de camino nuevo, evitando los barreales que se forman en la bifurcación de los caminos viejos y de la Mulata, y el mismo contratista quedó rozando y paleando el camino desde la Cruz de Palo hasta el puente, para entrar á Ureña. En poder del señor Víctor Rodríguez, propietario de El Blanquizal, dejé el pago y el encargo de pagar al estar todo concluido.

El camino llena á cabalidad las aspiraciones de los agricultores, importadores de mercancías y víveres, exportadores

de frutos, dueños de mulas y arrieros y del público en general. Los penúltimos lamentan la baja de los fletes, pero ella es consecuencia natural de la buena vía de comunicación.

El Gobierno Nacional ha hecho un doble bien á estas regiones, ricas en ganados de cría y ceba: este camino puede llamarse el camino de la paz. Por una parte ven todos como atiende el General Cipriano Castro, Presidente Constitucional de la República y Restaurador de Venezuela, á todas las necesidades públicas y esparce los beneficios para ricos y pobres, entre los que por armas usan la barra, la mandarria, el pico, el barretón, la pala, el machete de rozar, el hacha y el taladro por único explosivo; y por otra parte el camino es tan fácil de andar, tan abierto y despejado, domina tantas veredas y las destruye, que por amor bien inspirado cada habitante es pacífico: trabaja y sostiene la paz.

Terminada que sea la variación de la Capellanía, que será pronto, se le pasará otro Informe y el cuadro explicativo de la inversión de los (B 2.000) dos mil bolívares.

Colón: diciembre 21 de 1907.

El Encargado,

Juan Guglielmi.

Es conforme.

El Encargado,

Rodolfo Pacheco.

CAMINO DE BARRERA Á SANTA ISABEL

DOCUMENTO NÚMERO 114

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirrección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 12 de setiembre de 1907.—97º y 49º

Licitación

De orden del ciudadano Ministro de Obras Públicas, se promueve á licitación entre Ingenieros venezolanos ó personas abonadas y entendida en esa clase de trabajos, la terminación de las obras

de construcción del camino de Barrera á Santa Isabel, desde el lugar en que se encuentran actualmente los trabajos hasta El Pao.

El camino tendrá por ahora 2 metros de ancho, con una pendiente que no exeda de 5 p%. Los puentes que necesite la vía serán de madera con paredones de piedra seca.

Debe tenerse en cuenta que el Ministerio pondrá á disposición de quien obtenga la buena pro, la herramienta y útiles existentes en el lugar de los trabajos.

Las proposiciones se dirigirán á este Despacho, por valor de kilómetro de vía, en pliegos cerrados, con el calificativo de "Licitación," "Camino de Barrera á El Pao," á contar desde la fecha, hasta el 2 del mes de octubre próximo venidero, en que quedará cerrado el concurso y se procederá á abrir aquéllas para dar la buena pro á la que, por sus condiciones de economía y responsabilidad, sea preferido.

En esta Dirección podrán ver los interesados, el inventario de la herramienta y los planos que reposan en el arhcivo del Ministerio ; y obtener todos los datos que juzguen necesarios.

Dios y Federación.

El Director,

R. R. Alvarez.

DOCUMENTO NÚMERO 115

Estados Unidos de Venenzuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirrección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas : 7 de octubre de 1907.—97º y 49º

Resuelto :

Vencido el plazo acordado para recibir las proposiciones á que se contrae la Licitación hecha por este Ministerio, con fecha 18 de setiembre próximo pasado, para la terminación de los trabajos hasta El Pao, del camino decretado entre Barrera y Santa Isabel, habiéndose encontrado quince de dichas proposiciones, fueron abiertas con el resultado que sigue :

Ingenieros Francisco Quintero S.
y Eduardo Ramírez, hijo. B 300.000,

	por kilómetros	
Carlos B. Jurado	B 7.200,	172.800,
Ingeniero Avelino Fuentes	4.250,	102.000,
Ingeniero Esteban Lugo		119.148,10
Lázaro Echezuría	4.250,	102.000,
Ingeniero Casimiro Herrera Vegas	3.474,	13.376,
Ingeniero Francisco de P. García B		78.400,
Ingeniero Carlos A. Martínez [más B 250 por cada puente]		90.000,
C. Uzcátegui Padrón	3.750,	90.000,
R. I. Sarmiento	3.500,	84.000,
Melchor Sánchez	2.500,	60.000,
Ingeniero L. Paz García	2.380,	57.100,
Wenceslao Seijas	2.000,	48.000,
Agrimensor Esteban González Lossada.	1.456,	34.944;
Juan Osorio y Luis B. Cedillo	15.000,	360.000,

Corresponde la buena pro á la proposición presentada por el ciudadano Agrimensor Esteban González Lossada, por más barata; pero habiendo éste dejado pasar el tiempo sin llenar el requisito de responsabilidad representado por la fianza, á satisfacción del Gobierno, prescrita por la Ley, el ciudadano General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha dispuesto que se conceda la buena pro al ciudadano Wenceslao Seijas, cuya proposición sigue en la escala de precio, no siendo éste exagerado por corresponder con el estudio que de la obra había hecho previamente este Despacho, habiendo prestado la fianza requerida. En consecuencia, Seijas procederá á la ejecución de los trabajos en conformidad con las disposiciones que para su más pronta terminación dé este Ministerio.

Comuníquese y publíquese,

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

Nota.—Se encontró una proposición autorizada por la razón social A. F. Holser & Cª, por la suma de B 108.000, que fue retirada del concurso, por ser desconocida esa firma.

El Director,

R. R. Alvarez.

DOCUMENTO NÚMERO 116

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 11 de octubre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se destina la cantidad de cuarenta y ocho mil bolívares (B 48.000) á que alcanza el valor de la proposición del ciudadano Wenceslao Seijas, agraciada por la buena pro según Resolución de este Ministerio fecha 7 del presente mes, para la terminación de los trabajos, desde Caparrosa hasta El Pao, en el camino decretado entre Barrera y Santa Isabel.

La expresada cantidad se entregará al ciudadano Wenceslao Seijas, por la Agencia del Banco de Venezuela en Valencia, en cuotas semanales anticipadas de á (B 2.500) dos mil quinientos bolívares, á contar de la semana próxima venidera.

El Ingeniero Andrés Palacios Hernández, adscripto á la obra, informará por Telégrafo á este Despacho, también semanalmente, acerca de la marcha progresiva de los trabajos.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

TELEGRAMA

DOCUMENTO NÚMERO 117

De Valencia, el 31 de octubre de 1907.—Las 9 hs. 40 ms. a. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Cumpliendo con la Resolución de ese Ministerio, del 11 de octubre del corriente año, informo á usted sobre la buena marcha

de la carretera de Caparrosa á El Pao. Se han construido tres kilómetros, más trescientos metros sometidos á la pendiente indicada como también al ancho decretado; ejecutando en el trayecto tres puentes, el mayor de seis metros de abertura; dos muros de sostenimiento y los desagües suficientes, quedando todos los trabajos sólidos y en terrenos firmes.

Todo marcha en perfecto orden con un personal de ciento cuarenta obreros.

Andrés Palacios Hernández.

Ingeniero.

TELEGRAMA

DOCUMENTO NÚMERO 118

El Pao: 28 de noviembre de 1907.

Para Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Recibí su telegrama del 26. El informe que han dado á ese Ministerio carece de verdad, pues el terreno es duro y los taludes bajos, por lo que no habrá barro ni derrumbes, y lo comprueba las grandes lluvias que han habido aquí.

El Doctor Palacios H. que salió para esa, informará científicamente sobre el particular.

Dios y Federación.

Wenceslao Seijas.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 119

Caracas: 22 de noviembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

De conformidad con lo dispuesto en el telegrama de usted del día 27 del presente mes, me es altamente satisfactorio dar al Ministerio de su digno cargo, en esta ciudad donde acabo de llegar, el informe que solicita acerca de los trabajos del camino de Barrera á Santa Isabel, en el trayecto comprendido de Caparrosa á El Pao.

Los trabajos comenzaron desde Caparrosa hacia El Pao como lo dispone la Resolución del Ministerio de fecha 11 de octubre último, que ordena su ejecución, y se encuentran hoy en el kilómetro 11, de los 24 que median entre ambas localidades. De estos 11 kilómetros hay 8 completamente terminados; su pendiente máxima no excede del 5 p% establecido; su ancho en piso firme en toda la extensión del camino, es el de 2 metros ordenado, como lo comprueban los taludes del cerro; siendo de advertir, que en multitud de puntos ese ancho se manifiesta de 4, 5 y hasta 6 metros, debido á que con la tierra y cascajo que se obtiene del banqueo se rellena y terraplena la orilla del camino hacia el barranco, procurándole á la vez obras de sostenimiento para afirmar el relleno, cuya estabilidad ha sido ya comprobada por grandes y continuas lluvias. Esta anchura superpuesta del camino viene en su abono como obra extraordinaria, sin perjuicio de los 2 metros de piso firme en la sucesión no interrumpida de su desarrollo. Los puentes tienen 3 metros de ancho asentados sobre sólidas bases.

El suscrito tuvo que desechar el antiguo trazado porque corriendo en gran parte paralelo al río Pao, con solo una distancia de 15 metros: de su orilla, era condenar la obra al capricho de las crecientes haciéndola inservible en épocas determinadas del año, y tal vez á su destrucción.

El nuevo trazado parte de Caparrosa por la montaña, pasando por la quebrada "Piedra de Candela" con dirección al río de "Las Palmas", atravezando éste á nivel, y sigue á trasmontar el punto nombrado "Alto Marrereño" para descender á El Pao, y tiene la gran ventaja de que el camino se conservará siempre en buen estado por ser terreno muy firme y al mismo tiempo benefi-

ciará con su paso el fomento agrícola de aquellas comarcas, sin alterar la distancia entre su punto de partida y El Pao.

Lo expuesto puede ser verificado por cualquier Ingeniero ó persona entendida que al efecto el Gobierno tenga á bien comisionar.

Me es honroso dejar así cumplido lo dispuesto por ese Ministerio al cual enviaré periódicamente los informes relativos á la marcha progresiva de los trabajos.

Dios y Federación.

Andrés Palacios Hernández.

TELEGRAMA.

DOCUMENTO NÚMERO 120

El Pao : 15 de diciembre de 1907.

Para Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Vengo á informar á usted acerca del adelanto de los trabajos del camino de "Caparrosa" á "El Pao": durante la última quincena se han terminado completamente doce kilómetros, con sus puentes, desagües y muros de sostenimiento, todos en terrenos firmes y sometidos á los condiciones establecidas, de tal manera, que hoy hemos llegado al Valle de Uturica, ocupándome en dirigir camino hacia Portachuelo de Galeritas, faldeando el cerro, solicitando así el terreno más alto que preste más facilidad á la conservación de la vía en lo futuro y evite al mismo tiempo la formación de fangales durante las lluvias.

Dios y Federación.

Andrés Palacios Hernández.
Ingeniero.

CARRETERA DE PUERTO CABELLO Á SAN FELIPE

DOCUMENTO NÚMERO 121

CIPRIANO CASTRO,

RESTAURADOR DE VENEZUELA Y PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA,

Decreto:

Art. 1º Se destina la cantidad de cuarenta mil bolívares (B 40.000), para la terminación de la Carretera de la Costa, entre Puerto Cabello y San Felipe.

Art. 2º La dirección, inspección y administración de los trabajos correrá á cargo de una Junta de Fomento compuesta de los ciudadanos General Victoriano Jiménez, Gobernador de la Sección Yaracuy, y Doctores J. M. Torrellas Urquiola y Pedro Lizarraga, la cual, una vez constituida, procederá al ejercicio de sus funciones y dará cuenta de sus trabajos al Ministerio del ramo.

Art. 3º La cantidad acordada se entregará por la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello á la mecionada Junta de Fomento, según las necesidades de la obra, para ser invertida de conformidad con lo dispuesto.

Art. 4º El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Dado, firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, en Caracas, á treinta de setiembre de mil novecientos ocho.—Año 98º de la Independencia y 50º de la Federación.

(L. S)

CIPRIANO CASTRO.

Refrendado.

El Ministro de Obras Públicas,

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

TELEGRAMAS

DOCUMENTO NÚMERO 122

De San Felipe, el 30 de setiembre de 1908.—Las 5 hs. 40 ms. p. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Me he impuesto con patriótica satisfacción de que por Decreto de hoy, dictado por ese Ministerio de orden del Presidente Constitucional de la República, se ha destinado la suma de cuarenta mil bolívares (B 40.000), para la terminación de la Carretera de Puerto Cabello á San Felipe, así como también que he sido nombrado en unión de los Generales Doctor Torrellas Urquiola y Pedro Lizarraga, para componer la Junta de Fomento que ha de recibir esa suma del Banco de Venezuela en su Agencia de Puerto Cabello, y dirigir los trabajos de tan importante vía. Así cumple el Restaurador de Venezuela el ofrecimiento de su palabra en beneficio de los pueblos. Agradézcole sus congratulaciones.

Dios y Federación.

J. Victoriano Jiménez.

DOCUMENTO NÚMERO 123

De San Felipe, el 7 de octubre de 1908.—Las 12 hs. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tenemos á honra comunicar á usted que hoy se instaló la Junta de Fomento que ha de ocuparse de la terminación de la Carretera de Puerto Cabello á San Felipe, bajo la presidencia del General J. Victoriano Jiménez, previas las credenciales que hemos recibido de ese Ministerio, que usted dignamente representa. Procedemos en concecuencia á ocuparnos de todo lo

relativo á esta importante obra, y oportunamente daremos á usted el resultado de la exploración que practiquemos en la vía, para dar principio á tan interesantes trabajos. Nos es honroso significarle que trataremos de dejar satisfechas las nobles aspiraciones del Restaurador de Venezuela, con la realización de tan benéfica vía.

Dios y Federación.

J. Victoriano Jiménez.

P. Lizarraga.

DOCUMENTO NÚMERO 124

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 22 de julio de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Visto el informe presentado á este Ministerio por el Ingeniero R. Núñez Cáceres, acerca del estado en que se encuentran los puentes "Tucuciapón", "La Manquita", "Prim" y "El Almendro" en el camino del Tuy entre Bejarano y la Cortada del Guayabo, el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha aprobado el gasto de once mil doscientos bolívares (B 11.200) para los siguientes trabajos:

Reconstrucción total del puente de "El Almendro" y reparación de los puentes "La Manquita", "Tucuciapón" y "Prim", poniéndole á los tres primeros piso de cemento armado y rellenando convenientemente el piso del último, destruido por el tráfico.

Los trabajos serán dirigidos por el mismo Ingeniero Núñez Cáceres, y los pagos se harán por la Tesorería Nacional, previas órdenes de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MANUEL ADOLFO GARCIA.

DOCUMENTO NÚMERO 125

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 22 de noviembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se destina la cantidad de veinte mil bolívares (B 20.000) para la construcción de un puente sobre el río Yaracuy, en el sitio denominado "El Peñón", del camino de la Costa, y reparación del trayecto del mismo camino comprendido entre "El Peñón" y "El Palito."

Para la Administración y Dirección de los trabajos se nombra una Junta de Fomento compuesta de los ciudadanos General José Victorio Jiménez, Gobernador de la Sección Yaracuy, Doctor Atahualpa Domínguez Tinoco y Bachiller Manuel Segundo Alvarez, á cuya orden se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello la expresada cantidad de (B 20.000) veinte mil bolívares, debiendo rendir á este Ministerio los informes y cuentas correspondientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 126

San Felipe: 23 de noviembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

La Resolución del Restaurador de Venezuela ordenando la construcción del puente sobre el río Yaracuy, y reparaciones del camino de la Costa, ha sido acogida con insólito entusiasmo por parte del pueblo yaracuyano. En conocimiento de la Junta

especial nombrada para administrar fondos destinados al efecto procederemos en consecuencia á la organización de los trabajos. A nombre de los pueblos que gobierno tributo al General Castro, por su importante órgano, las protestas de su agradecimiento por tan justa Resolución.

J. Victoriano Jiménez.

DOCUMENTO NÚMERO 127

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 5 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

El General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, ha tenido á bien aprobar el gasto de un mil doscientos cuarenta y ocho bolívares cincuenta céntimos (B 1.248,50) para la construcción de un puente que dé paso á la acequia Espino por el Portachuelo del Rincón de El Valle, de conformidad con el presupuesto hecho al efecto por el Ingeniero Gabriel Lugo Escobar.

Los trabajos se ejecutarán bajo la dirección del autor del presupuesto aprobado, y los giros para su pago se harán por este Ministerio de acuerdo con las necesidades de la ejecución.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 128

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Número 435.—Caracas: 13 de enero de 1909.—98º y 50º

Ciudadano General Andrés María Arvelo.

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se nombra á usted Sobrestante mayor de los trabajos que se ejecutan en las cuatro vías carreteras que parten de esta ciudad, con las atribuciones á que se contrae la Resolución expedida con fecha de hoy por este Ministerio.

Sírvase proceder en consecuencia.

Dios y Federación.

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 129

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 13 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto :

Puestos como han sido bajo la dirección, inspección y administración de este Ministerio, los trabajos de reparación que venían ejecutándose en las carreteras que parten de esta ciudad, se organiza el mismo personal en éllos empleado, en cuatro secciones, así:

1ª sección:—5 cuadrillas de á 10 peones y un caporal cada una, 6 carros y un encargado especial, para la carretera de Occidente.

2ª sección:—5 cuadrillas de á 10 peones y un caporal cada una, 6 carros y un encargado especial, para la carretera del Norte.

3ª sección:—5 cuadrillas de á 10 peones y un caporal cada una, 6 carros y un encargado especial, para la carretera del Sur.

4ª sección:—5 cuadrillas de á 10 peones y un caporal cada una, 6 carros y un encargado especial, para la carretera del Este.

Estas cuatro secciones estarán bajo la inmediata vigilancia

de un Sobrestante mayor, que visitará diariamente los trabajos de todas y pasará á este Despacho, á fines de cada semana, una relación por separado del personal ocupado en cada una de éllas, con expresión de lo que cada individuo haya devengado, y una lista de la herramienta con que esté dotada cada sección, expresándose número y clase; dando en todo caso aviso de las novedades que ocurran en los trabajos.

Este Ministerio se reserva comisionar, las veces que á bien tenga, un Inspector científico que visite los trabajos, á fin de corregir cualquiera imperfección que notare, bien sea de nivel, flecha del firme, clase y disposición de los desagües, y que examine las obras de arte que hubiere en el trayecto, á fin de ordenar su reparación si fuere necesaria.

Publíquese.

El Ministro,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 130

Caracas: 27 de enero de 1909.

Ciudadano.....

Este Ministerio interpretando los propósitos del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, quien con certera mirada indica las verdaderas sendas por donde ha de marchar el progreso material del país, excita á usted á que le envíe un informe sucinto de todas las principales vías de comunicación, ya sean carreteras ó caminos de recuas, que existan en ese Estado; expresándose en él para las ya establecidas, su estado, los pueblos que enlazan y las mejoras que puedan introducirse en éllas, á fin de hacer más fácil é inmediata la comunicación entre aquéllos, teniendo en cuenta la importancia de sus producciones, la feracidad de su suelo y su comercio con los centros de mayor poblado; y asimismo, indicar la necesidad que haya de abrir nuevas carreteras ó caminos que comuniquen entre sí pueblos laboriosos que pierden muchas veces sus productos agrícolas ó de otra especie, por no tener medios para su fácil trasporte. Estas últimas deberán venir con el plano correspondiente y el informe que acredite la necesidad y utilidad de éllas.

No duda este Despacho que usted que es tan celoso por todo lo que se relaciona con el bienestar y adelanto del Estado que preside, verá con el interés que requiere tan beneficioso é importante estudio, el cual está llamado á dar uno de los más grandes resultados á que aspira hoy el Gobierno Nacional.

Dios y Federación.

ROBERTO VARGAS.

A los Presidentes de los Estados.—Sus Capitales.

DOCUMENTO NÚMERO 131

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 13 de febrero de 1909.—98° y 50°

Resuelto:

El General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, ha tenido á bien disponer que se proceda á la construcción de la carretera entre la ciudad de Carúpano y Tunapui, de conformidad con los planos que reposan en este Ministerio, levantados en 1876 por el Ingeniero Ricardo Tovar.

Para los trabajos de la obra se asigna la cantidad mensual de doce mil bolívares (B 12.000) pagadera por la Agencia del Banco de Venezuela en Carúpano, en porciones quincenales anticipadas de á seis mil bolívares (B 6.000) y á contar de la primera quincena del mes de marzo entrante, al ciudadano General F. A. Vázquez, quien correrá con la dirección y administración de dichos trabajos y rendirá á este Despacho las cuentas é informes correspondientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 132

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 2 de marzo de 1909.—98º y 51º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se asigna la cantidad semanal de mil bolívares (B 1.000) como un auxilio para los trabajos de reparación de las carreteras del Estado Aragua, cuya cantidad se entregará desde la actual semana por la Tesorería Nacional al Gobierno de dicho Estado, con el fin indicado y previa orden de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

CAPITULO IX

ACUEDUCTOS

MIRANDA (VALENCIA)

DOCUMENTO NÚMERO 133

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 25 de febrero de 1908.—97º y 50º

Resuelto:

Fijado por Resolución de este Ministerio de 19 de enero de 1907, el día 28 de febrero del presente año, como vencimiento de la última prórroga concedida al contrato celebrado con el señor Pedro Francisco del Castillo, para el arrendamiento del Acueducto Miranda en Valencia, el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha dispuesto que desde el día 1º de marzo próximo venidero sea administrado directamente el Acueducto por el Gobierno Nacional, quedando en consecuencia caducado el expresado contrato de arrendamiento.

El señor Pedro Francisco del Castillo, entregará en la fecha expresada á la persona que al efecto designe el Gobierno, todo lo concerniente al servicio del Acueducto y sus obras, por formal inventario, enviando copia de él á este Despacho; y de conformidad con

la cuenta que hasta la fecha tenga con el Banco de Venezuela, por pensiones de arrendamiento vencidas, entregará á dicho Instituto, en efectivo, el saldo que resulte hasta el mes de febrero presente inclusive, á cuyo efecto se darán al Ministerio de Hacienda las órdenes del caso.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 134

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 25 de febrero de 1908.—97º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se nombra al ciudadano Doctor Jorge Rivas, Ingeniero, Administrador del Acueducto Miranda en Valencia, con el sueldo mensual de seiscientos bolívares (B 600), pagadero de los fondos provenientes del servicio de las aguas.

El Administrador nombrado recibirá, por inventario formal, del señor Pedro Francisco del Castillo, el día 1º de marzo del corriente año, todas las obras, útiles y enseres pertenecientes al Acueducto, así como el Catastro y demás documentos de la distribución de aguas de la ciudad de Valencia, y organizará el servicio con los empleados que juzgue necesarios al efecto, pasando á este Ministerio una nota de éllos con sus sueldos respectivos, para la debida consideración y aprobación.

Los trabajos que sea preciso ejecutar para la conservación de las obras del Acueducto, serán consultados previamente con el Gobierno Nacional, por el órgano de este Ministerio, incluyendo el presupuesto respectivo; y las cuentas mensuales comprobadas de ingreso, egreso y existencia, las enviará el Administrador á este Despacho en los tres días después del vencimiento de cada mes.

El saldo ó existencia en efectivo que mensualmente resulte de dichas cuentas, el Administrador del Acueducto lo entregará ínte-

gro al Agente del Banco de Venezuela en Valencia, por cuenta del Gobierno Nacional, é incluirá en los comprobantes respectivos el recibo correspondiente.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 135

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 28 de abril de 1908.—97° y 50°

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el presupuesto de trece mil quinientos bolívares (B 13.500), enviado á este Ministerio por el Doctor Jorge Rivas, Ingeniero, en su carácter de Administrador del Acueducto Miranda en Valencia, para la reconstrucción y reparación de las tomas, estanques, etc., de las quebradas "Lubaras" y "Cacaíto," construcción de un dique en ésta y de muros de desvío y de canalización, calzadas y columnas de mampostería para asentar y sostener los tubos, en los puntos que así lo requiere la obra general del Acueducto.

Los trabajos correrán á cargo del expresado Ingeniero, quien procederá inmediatamente á su ejecución, y la suma de (B 13.500) trece mil quinientos bolívares acordada, le será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en Valencia, de acuerdo con el adelanto de aquéllos, debiendo rendir á este Despacho los informes correspondientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 136

Valencia: 9 de mayo de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas

Caracas.

Tengo el honor de participar á usted que hasta ayer se habían construido el dique compresa que tiene 20 metros de extensión y un muro que sirve de apoyo en un costado de la quebrada en la salida del tubo matriz.

Hoy doy principio á la construcción del estanque desarenador, del muro de piedra y concreto y á poner las grandes casillas, tapas, etc., etc. Todos estos trabajos se están haciendo en "Cacaíto."

Dios y Federación.

Jorge Rivas.

TELEGRAMA

DOCUMENTO NÚMERO 137

De Valencia, el 19 de junio de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Cumpliendo su encargo me trasladé ayer á Guataparo á recibir las obras de mejoras y defensas en la toma del Acueducto, ejecutadas bajo la dirección del Ingeniero J. Rivas, hijo. Revisadas debidamente las dichas construcciones, me es honroso informar á usted que ellas satisfacen las necesidades de la obra y están ejecutadas con la solidez, esmero y prevísiones científicas.

Dios y Federación.

Samuel E. Niño.

DOCUMENTO NÚMERO 138

El Ministro de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizado por el Presidente de la República, por una parte, y Tomás Arcay Smith, mayor de edad, vecino de la ciudad de Valencia y en capacidad legal para obligarse, por la otra, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

Artículo 1° El Gobierno Nacional da en arrendamiento al ciudadano Tomás Arcay Smith, que en adelante se llamará el Contratista, el Acueducto Miranda en la ciudad de Valencia con todas sus obras y enseres, que recibirá por inventario del actual Administrador, por la cantidad líquida mensual de cinco mil quinientos bolívares (B 5.500), que entregará en dinero efectivo, por mensualidades anticipadas, en la oficina de fondos nacionales que al efecto se le designe, á contar del mes de mayo entrante.

Artículo 2° El Contratista se obliga además:

[a] A mantener en perfecto estado de conservación y de servicio la obra del Acueducto y sus anexos; á hacer por su sola cuenta el servicio de las aguas de la ciudad de Valencia; á reparar el entubado existente, tanto del Acueducto como el de la distribución, siempre que sea menester, y hacer las instalaciones de nuevos abonados de conformidad con el Reglamento vigente.

[b] A suministrar gratis el servicio de aguas á los edificios, plazas, jardines públicos é institutos de beneficencia.

[c] A reponer el pavimento de las calles y aceras que tengan que removerse con motivo de movilización ó reparación de tubería y por nuevas instalaciones.

[d] A no cobrar por cada derecho de agua más de ocho bolívares mensuales.

[e] A dejar expedita la acción del Gobierno Nacional con relación al cobro de los derechos de agua que queden pendientes hasta el presente mes.

Artículo 3° La falta por parte del Contratista á cualesquiera de las obligaciones expresadas, muy principalmente la de la entrega mensual anticipada á que se refiere el artículo 1° de este contrato, será motivo suficiente para la rescisión de él por el Gobierno Nacional.

Artículo 4° La duración de este contrato será de ocho meses, á contar desde el 1° del mes de mayo entrante hasta el 31 de diciembre próximo venidero, vencidos los cuales, el Contratista entregará al Gobierno Nacional el Acueducto y sus anexos, en perfecto estado de conservación y de servicio; siendo de advertir que las bienhechurías que extraordinariamente le hiciere á las obras del Acueducto y de la distribución, serán á favor del Gobierno.

Artículo 5° El Gobierno Nacional prestará al Contratista su

apoyo para la efectividad en el cobro de los derechos de agua; pudiendo éste poner al efecto en ejecución las ordenanzas vigentes sobre la materia en la localidad, ú otras disposiciones que juzgue convenientes, previa consulta y aprobación del Gobierno Nacional.

Artículo 6º No serán por cuenta del Contratista las reparaciones mayores que amerite la obra del Acueducto, motivadas por causa de fuerza mayor ó por defecto de primitiva construcción.

Artículo 7º Este contrato no podrá ser traspasado á ninguna otra persona ó Compañía.

Artículo 8º Las dudas y controversias que pudieren suscitarse en la ejecución de este contrato, serán resueltas por los Tribunales competentes de la República en conformidad con sus leyes.

¡Así lo firmamos en Caracas, á veintidós de abril de mil novecientos ocho.

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

T. Arcay S.

DOCUMENTO NÚMERO 139

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 4 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Considerada en Gabinete la solicitud dirigida á este Ministerio por el ciudadano Tomás Arcay S., Arrendatario del Acueducto Miranda en Valencia, en la cual pide se le prorrogue por un año más el contrato que al efecto tiene celebrado con el Gobierno Nacional, y estimadas justas las causas en que funda su petición, el General J. V. Gómez, Primer Vice-Presidente Encargado de la Presidencia Constitucional de la República, ha tenido á bien acceder á ella, bajo las mismas condiciones establecidas en el contrato de 22 de abril del presente año. Dicha prórroga empezará á contarse del día 1º de enero del año entrante de 1909 y caducará el 31 de diciembre del mismo.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

AGUAS DE CARACAS

DOCUMENTO NÚMERO 140

Estados Unidos de Venezuela. —Ministerio de Obras Públicas.— Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 14 de marzo de 1908.—97º y 50º

Resuelto:

Por mutuo convenio de las partes se declara, desde esta fecha, resuelto el contrato de arrendamiento de las Aguas de Caracas, celebrado por el Gobierno Nacional con el Doctor Tomás C. Llamozas, en 24 de abril de 1903 y prorrogado por Resolución de este Ministerio de fecha 12 de diciembre de 1905.

Oportunamente se darán las disposiciones necesarias para la nueva organización del ramo.

Publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 141

El Ministro de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizado por el Ejecutivo Federal, por una parte, y por la otra el ciudadano Doctor Tomás C. Llamozas, venezolano, Ingeniero, mayor de edad y de este domicilio, han convenido en celebrar el siguiente contrato.

Artículo 1º El Gobierno cede en arrendamienio al ciudadano Doctor Tomás C. Llamozas, la admistración de las aguas de Caracas por el término de tres años, que principiarán á contarse desde el quince del corriente mes de marzo, en cuyo día tomará el Contratista posesión de la Empresa, previo inventario de los útiles, enseres y materiales existentes en la oficina y almacén de la actual Superintendencia de las Aguas.

Artículo 2º El arrendatario se compromete á elevar desde el primero de abril próximo, la pensión anual de arrendamiento, á la suma de doscientos setenta mil bolívares [B 270.000] pagadera

á la Admistración de Rentas Municipales, conforme á la Resolución del Ministerio de Obras Públicas, fecha catorce de mayo de mil novecientos tres, por cuotas mensuales de veintidós mil quinientos bolívares ó semanalmente por cuotas proporcionales.

Artículo 3º El ciudadano Doctor Tomás C. Llamozas, se compromete:

[a] A hacer el servicio de las aguas de Caracas en las mejores condiciones, corriendo por su cuenta los gastos que se refieran á su ejecución en cuanto á sustitución de tubos rotos, filtraciones en la tubería general y modificaciones en la tubería existente del servicio, en beneficio del público.

[b] A correr con la conservación del tubo que surte á la ciudad desde la Toma de Macarao, pudiendo hacer uso de los materiales que el Gobierno le entrega y le sean útiles. También correrá con la conservación de las acequias de Catuche y Macarao en lo que se refiere á sus reparaciones menores.

[c] A practicar por su cuenta la limpieza de los estanques una vez al mes, ó más si fuere necesario.

[d] A no cobrar más de cien bolívares [100] por cada derecho de agua, de conformidad con el Reglamento.

[e] A dejar exonerados del pago de derechos de agua á los edificios y Oficinas públicas ó á los Institutos benéficos que el Gobierno hubiere declarado como tales.

[f] A servir y conservar las alcantarillas existentes.

[g] A observar el Reglamento que dicte el Ministerio de Obras Públicas para el mejor servicio, mientras dure el presente contrato.

[h] A colocar por su cuenta las llaves que el servicio general requiera para el mejoramiento de éste.

[i] A rebajar á cien bolívares [B 100] el valor de cada instalación de agua en conformidad con el Reglamento.

[j] A reponer en las calles el pavimento que remueva para el servicio, dejándolo en perfecto estado.

Artículo 4º El Gobierno prestará al arrendatario el apoyo de su autoridad para hacer efectivos los compromisos de los abonados.

Artículo 5º Este Contrato no podrá ser traspasado sin el consentimiento del Gobierno y en ningún caso á persona ó Compañia extranjera; pero podrá ser prorrogado por otros tres años previo acuerdo de las partes.

Artículo 6º Los materiales que el arrendatario importe para el servicio de las aguas, serán exonerados, llenos que sean los requisitos legales, de todo impuesto; así como la misma empresa, que quedará también exonerada de todo impuesto nacional ó municipal, creados ó que se crearen; y tendrá además para los pagos del Tajamar y del trasporte por Ferrocarriles, el beneficio que tiene asegurado el Gobierno para todo obra pública; puesto que el contratista no hace más que sustituirse temporalmente en la administración de una propiedad nacional.

Artículo 7º Las mejoras que el arrendatario hubiere hecho en el servicio de las aguas, á la terminación de este contrato, quedarán á beneficio del Gobierno, sin indemnización alguna.

Artículo 8º Este contrato será gratuitamente registrado en la Oficina de Registro de esta ciudad.

Hechos dos de un tenor á un sólo efecto, en Caracas, á catorce de marzo de mil novecientos ocho.

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

Tomás C. Llamozas.

DOCUMENTO NÚMERO 142

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 16 de mayo de 1907.—96º y 49º

Resuelto:

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien aprobar el presupuesto por tres mil cincuenta bolívares (3.050), presentado á este Ministerio por el Doctor Tomás C. Llamozas, para el cambio de la tubería que surte de agua al Manicomio, por tubos de pulgada y media de diámetro y su colocación; y para el establecimiento de bocas de riego con sus accesorios en la calle Oeste 4 de esta ciudad, desde la esquina del Aserradero hasta el Túnel del Calvario.

La expresada cantidad de tres mil cincuenta bolívares se entregará al Doctor Tomás C. Llamozas, á cuyo cargo estarán los trabajos, en conformidad con las necesidades de la obra y previas órdenes de este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 143

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 28 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se nombra al Ingeniero Doctor J. M. Ibarra Cerezo, para que estudie los dos presupuestos de los proyectos de tubería (general y mixto) que para traer el agua de Macarao á Caracas ha presentado el Ingeniero Doctor Adolfo Nones á este Ministerio, y rinda su informe á la mayor brevedad posible.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

ACUEDUCTO DE BARQUISIMETO

DOCUMENTO NÚMERO 144

CIPRIANO CASTRO,

RESTAURADOR DE VENEZUELA Y PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA,

Decreto:

Art. 1º Para la terminación de las obras del Acueducto de la ciudad de Barquisimeto se destina la cantidad de cuarenta mil bolívares (B 40.000), la cual será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en Puerto Cabello á la Junta de Fomento constructora de la obra, de conformidad con el adelanto de los trabajos.

Art. 2º La expresada Junta, que la componen el ciudadano Presidente del Estado Lara y los ciudadanos R. Garmendia R. y F. Ramos H., correrá con la dirección é inspección de los trabajos

y con la administración de los fondos destinados para el completo término de la obra, y rendirá sus informes al Ministerio de Obras Públicas.

Art. 3º El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Dado, firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, en Caracas, á treinta de setiembre de mil novecientos ocho.—Año 98º de la Independencia y 50º de la Federación.

(L. S.)

CIPRIANO CASTRO.

Refrendado.

El Ministro de Obras Públicas,

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 145

De Barquisimeto, el 1º de octubre de 1908.—Las 12 hs. m.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo á honra contestar su telegrama de ayer por el cual se sirve comunicarme que el Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, por Decreto de ayer, ha destinado la cantidad de 40.000 bolívares para la completa terminación de las obras del Acueducto de esta ciudad, cantidad que será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela á la Junta de Fomento de la obra, la cual Junta, que me honro en presidir, correrá con la dirección é inspección de los trabajos, y con la administración de los fondos destinados. Espero el oficio que me anuncia viene por correo. En nombre de mis compañeros de la Junta, y en el mío propio, expreso el más alto reconocimiento al Benemérito Jefe del País, por la honra que se nos discierne y en nombre de la ciudadanía larense la

más sincera expresión de gratitud para el Supremo Magistrado que con su acostumbrado solícito interés por el bien positivo de los pueblos, atiende hoy á salvar y perfeccionar el Acueducto de Barquisimeto, que muy bien puede reputarse como su obra de más importancia por la utilidad y beneficios que reporta á la comunidad.

Dios y Federación.

Carlos Liscano.

DOCUMENTO NÚMERO 146

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos. — Caracas: 30 de enero de 1909.—98° y 50°

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se reorganiza la Junta de Fomento administradora de los trabajos de terminación de las obras del Acueducto de Barquisimeto, y se nombra para componerla á los ciudadanos Doctor Rafael Garmendia R., Federico Ramos H. y Nicanor Linares.

La nueva Junta, una vez constituida, lo participará á este Ministerio y entrará en el pleno ejercicio de sus atribuciones, recibiendo de la extinguida Junta todo lo concerniente á la obra del Acueducto, é ingresando en su Tesorería los fondos destinados últimamente para ella; de todo lo cual dará á este Despacho el aviso correspondiente.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 147

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.— Caracas: 12 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Vista en Gabinete la representación que el ciudadano General Rafael Villoria Cadenas, Arrendatario del Acueducto de la ciudad de Barquisimeto, ha dirigido á este Ministerio, pidiendo, que de conformidad con el artículo 4º de su contrato celebrado con el Gobierno Nacional el 10 de marzo de 1906, se le concedan los tres años más de prórroga á que él se refiere, el General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, en consideración á que el arrendatario Villoria Cadenas ha cumplido fielmente sus compromisos con el Gobierno y á que el servicio de aguas de la ciudad de Barquisimeto es bueno, ha tenido á bien conceder la prórroga pedida, con la misma pensión mensual de arrendamiento de un mil ochocientos bolívares (B 1.800), y la cual vencerá el día 31 de marzo del año de 1912.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

ACUEDUCTO DE SAN CARLOS

DOCUMENTO NÚMERO 148

CIPRIANO CASTRO,

RESTAURADOR DE VENEZUELA Y PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA,

Decreto:

Art. 1º Procédase á la construcción de un Acueducto que surta de agua potable la Fortaleza en San Carlos en Maracaibo, á cuyo efecto se aprueba el presupuesto de veintitrés mil seiscientos

cinco bolívares (B 23.605), formado por el Ingeniero Pedro Quintero, inclusive tubería y accesorios, una bomba movida á vapor para elevar á ocho metros de altura setenta litros de agua por minuto, y costo y montura de un estanque con capacidad para tres mil litros.

Art. 2º La dirección y administración de los trabajos correrán á cargo del Ingeniero Quintero, autor del presupuesto aprobado, quien recibirá de la Agencia del Banco de Venezuela en Maracaibo, la cantidad acordada para aquéllos en conformidad con las necesidades de la obra.

Art. 3º La inspección general de los trabajos la ejercerá el ciudadano General Jorge A. Bello, Comandante en Jefe de la expresada Fortaleza.

Art. 4º El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Dado, firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, en Caracas, á nueve de mayo de mil novecientos siete.—Año 96º de la Independencia y 49º de la Federación.

(L. S.)

CIPRIANO CASTRO.

Refrendado.

El Ministro de Obras Públicas,

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 149

San Carlos: 27 de mayo de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo la honra de informar á usted que he examinado hoy, en todos sus detalles, el Acueducto construido recientemente en esta Fortaleza, bajo la dirección del señor Doctor Pedro Quintero.

Esta obra consta de los siguientes elementos: una bomba accionada por una máquina de vapor, instaladas en la toma; una tubería de 0 m 05 de diametro interior; y un estanque de depósito situado al lado de la Fortaleza.

I.—Toma:

La Toma está situada en la isla de paijana, al Noroeste de la Fortaleza, en el sitio denominado "Batería de Gamboa," donde se encuentra agua potable á muy poca profundidad del suelo. Para facilitar la captación del agua, se ha excavado una cisterna de 6 metros de diámetro y 1 m 50 de profundidad; y se ha construido en su centro un pequeño estanque de concreto, en cuyo interior termina el tubo de succión. De este modo, la bomba no podrá aspirar toda el agua de la cisterna, sino que quedará siempre un depósito en el fondo, de una profundidad igual á la altura del estanque de concreto; disposición que se adoptó al observar que, cuando se agota completamente el agua de la cisterna, la succión produce agua salobre proveniente del mar, toda vez que la Toma no dista más de doscientos metros de la playa y que el terreno es allí muy permeable.

El tubo de succión, que es de hierro galvanizado, tiene una longitud de 5 metros y un diámetro de 0 m 063 (2½ pulgadas), con una maraca en su extremidad; sirviéndole de desarenador el estanque de concreto á que arriba se ha hecho referencia.

La bomba es de doble acción, horizontal con cilindro de cobre de 0 m 10 de diámetro y polea de 0 m 41; movida por correa, por una máquina de vapor situada á 5 metros de distancia. Tanto la máquina como la caldera están provistas de todos sus accesorios; y la última, que es vertical, tiene sus parrillas dispuestas para ser alimentadas con leña. Existe también allí un pequeño estanque de mampostería, destinado al agua de alimentación de la caldera.

Todos estos aparatos tienen sus cimientos de concreto; y están cubiertos por un tinglado con techo de palmas, de 7 metros de largo por 4 m 50 de ancho. Para protejer mejor las máquinas contra la acción del salitre y de las arenas de los médanos, que son allí muy abundantes, y para prevenir el incendio del techo por las chispas que salen por la chimenea, sería conveniente cercar el tinglado con paredes ó tabiques, y cubrir el techo con planchas de hierro galvanizado. También sería muy recomendable cubrir la ciénega con un techo de palmas, situado á pequeña altura, para preservarla del sol y de la invasión de las arenas.

II.—Tubería:

Tiene 0 m 05 de diámetro interior (2 pulgadas) y una longitud de 2.870 metros. Está colocada, en su mayor parte, so-

bre horquetas de madera, clavadas á lo largo de la orilla del mar. Como los tubos son de hierro, han sido cubiertos con una capa de asfalto, para protejerlos contra la acción oxidante del salitre.

El desnivel entre el suelo, en la Toma, y el piso donde está situado el estanque de depósito, es de 0 m 50; más, como la cisterna tiene 1 m 50 de profundidad bajo el primero, y el tubo de llegada, 1 m 50 de altura sobre el segundo, es necesario subir el agua á una altura total de 3 m 50. La máquina de vapor fue pedida con una potencia de dos caballos; pero, suponiendo que sólo tenga una potencia efectiva de 1½, como el rendimiento de la bomba será de 60 p§, la fuerza utilizada alcanzará á sólo 0.90 caballos, ó sean 67.50 kilográmetros. Esta potencia, con la tubería y el nivel de que se trata, será capaz de producir 1,11 litros por segundo. En la práctica no se ha llegado sino excepcionalmente á este volumen máximo, porque, como se verá, el régimen de las aguas disponibles hace innecesario el trabajo de la máquina de vapor á plena carga.

III.—Estanque de depósito:

Sus dimensiones y capacidad son las siguientes: 4 m 57 x 1 m 57 x 1 m = 158.251 litros.

Aforos practicados por mí, á la entrada del agua en el estanque, han dado un promedio de 0.90 litros por segundo; de modo que aquel puede llenarse en 2½ horas.

Como la cisterna de la Toma necesita 6 horas próximamente para llenarse después de agotada, resulta que la capacidad máxima de este Acueducto es sólo de 25.000 litros diarios, más ó menos. Si se calcula en 1.000 personas el número de habitantes, comprendidos el poblado y la Fortaleza, corresponden 25 litros por día y por persona; cantidad bastante pequeña, si se la compara con la que se exije á los Acueductos en poblaciones de alguna importancia, pero suficiente para llenar las necesidades más apremiantes de esta localidad.

Al concluir el presente Informe, juzgo oportuno recomendar la mayor atención en la conservación de esta obra; pues, la acción del salitre, de las arenas, de los médanos y del agua del mar, constituyen otras tantas causas de destrucción, que es necesario combatir, cubriendo las máquinas convenientemente; pintándolas con frecuencia, así como las tuberías, y reponiendo las estacas que sirven de soportes á los tubos, caso de que sean destruidas ó arrancadas por las marejadas. Merece, sin duda, cuidados especiales, una obra que es de tanta utilidad para la Fortaleza y para la población de San Carlos.

Dios y Federación.

G. Jiménez

ACUEDUCTO DE SAN ANTONIO DEL TÁCHIRA

DOCUMENTO NÚMERO 150

Estados Unidos de Venezuela. — Ministerio de Obras Públicas. — Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos. —Caracas: 30 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se crea una Junta de Fomento en San Antonio del Táchira, á cuyo cargo corran los estudios y la dirección y administración de los trabajos de construcción del Acueducto de aquella localidad, y se nombra para componerla, á los ciudadanos Bachiller Luis A. Granados, Cura párroco, General Roberto Pulido, Marcos Prato, Régulo Guerrero y José María Romero.

La mencionada Junta, una vez constituida, lo participará á este Ministerio y propondrá el Ingeniero que haya de encargarse de los estudios previos de la obra y de la dirección científica de ella, para que con la debida aprobación proceda al ejercicio de sus funciones, dando cuenta del resultado de sus trabajos á este Despacho, á fin de dictar las demás disposiciones conducentes á la realización de la obra.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 151

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 13 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se nombra al Doctor Francisco de Paula Andrade,

Ingeniero, Director científico de los trabajos de construcción del Acueducto de San Antonio del Táchira, con el sueldo mensual de seiscientos bolívares (B 600), que se pagará por la Agencia del Banco de Venezuela en San Cristóbal, á contar de la segunda quincena del presente mes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 152

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 28 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se nombra al Doctor Luis Vélez, Ingeniero, Director científico de los trabajos del Acueducto de San Antonio del Táchira, en reemplazo del Doctor Francisco de Paula Andrade.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

ACUEDUCTO DE GUACARA

DOCUMENTO NÚMERO 153

Estados Unidos de Venezuela. —Ministerio de Obras Públicas. — Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 22 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se reorganiza la Junta de Fomento creada por Resolución de este Ministerio de 25 de octubre de 1905, para la administración y conservación del Acueducto de Guacara, y se nombra para componerla á los ciudadanos Renato Vázquez, Pedro Villalba y Manuel Aponte.

La enunciada Junta, una vez constituida, entrará en el ejercicio de sus funciones y recibirá de la Junta anterior todo lo concerniente á la obra del Acueducto, por inventario formal, inclusive las cuentas de administración que ha llevado hasta la fecha, dando cuenta de todo á este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

CAPITULO X

CLOACAS DE CARACAS

DOCUMENTO NÚMERO 154

CIPRIANO CASTRO,

RESTAURADOR DE VENEZUELA Y PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA,

Decreto:

Art. 1º Procédase á la construcción de la red general de cloacas de Caracas, siguiendo un plan uniforme, cuyos planos y demás condiciones técnicas correrán á cargo del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2º Se comenzará la obra por la construcción de un colector de 937 metros de largo y 5^{29} metros cuadrados de superficie paralelo al río Guaire, entre la calle Sur 2 y la quebrada de Cienfuegos, prolongándose luego hacia el Oriente y hacia el Occidente, á fin de recoger todas las aguas de las cloacas de la ciudad para impedir la inmediata infección del río Guaire á su paso por Caracas.

Art. 3º Terminada la construcción del colector á que se refiere el artículo anterior, se procederá á construir los colectores secundarios en las quebradas de Catuche, Caroata y demás zanjones que atraviesan la ciudad, de conformidad con los estudios que se harán al efecto.

Art. 4º Por Resoluciones especiales se organizará la dirección técnica y administrativa de los trabajos.

Art. 5º El Ministro de Obras Públicas queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Dado, firmado, sellado con el Sello del Ejecutivo Federal y refrendado por el Ministro de Obras Públicas, en Caracas, á seis de mayo de mil novecientos siete.—Año 96º de la Independencia y 49º de la Federación.

(L. S.)

CIPRIANO CASTRO.

Refrendado.

El Ministro de Obras Públicas,

(L. S.)

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 155

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 7 de mayo de 1907.—96º y 49º

Resuelto:

De conformidad con el Decreto Ejecutivo fecha de ayer que ordena la construcción de la red general de cloacas de Caracas, comenzando la obra por la construcción de un colector de 937 metros de largo, paralelo al Guaire, entre la calle Sur 2 y la quebrada de Cienfuegos, el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, en vista del informe científico presentado por el Ingeniero Germán Jiménez, le ha dado su aprobación al presupuesto formado por el Ingeniero Eliodoro Ocanto, montante á la cantidad de ciento treinta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y dos bolívares (B 138.442) para la construcción del referido colector.

Según el perfil presentado el colector tendrá, en la parte que se va á construir, las pendientes siguientes:

En los 241 metros primeros, á partir de la calle Sur 2, 0,67 p%.
En los 362 metros siguientes, 0,35, p%.
En los 334 metros siguientes, 0,30, p%.
La sección transversal tendrá 5.29 metros cuadrados y su perímetro total será de 8m35.
El cemento romano para la obra, de acuerdo con el número de metros cúbicos de ésta, será suministrado por el Gobierno, y los trabajos estarán á cargo del autor del presupuesto, bajo la inmediata inspección de este Ministerio, haciéndose los pagos por la Tesorería Nacional en porciones semanales, según fuere necesario y previas órdenes de este Despacho.
Publíquese junto con la presente Resolución el informe técnico del Doctor Germán Jiménez.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 156

La cloaca colectora, á que se refiere el presente Informe, está proyectada atravesando las vegas situadas al norte del río Guaire, entre la calle Sur 2 y la quebrada de Cienfuegos, en una extensión de 937 metros; con el propósito de prolongarla luego hacia el occidente, recogiendo á su paso, no sólo las cloacas que vienen del Norte de la ciudad, sino también las aguas ordinarias de Caroata; todo con el fin de impedir la infección inmediata de aquel río. Durante el invierno, el exceso de aguas de la quebrada de Caroata, seguirá directamente al Guaire.

Según el perfil presentado, el colector tendrá, en la parte que se va á construir, las pendientes siguientes:

En los 241 metros primeros, á partir de la		calle Sur 2.....	0.67 p%
En los 362	"	siguientes.....	0.35 p%
En los 334	"	siguientes.....	0.30 p%

La sección transversal tendrá 5.29 metros cuadrados y su perímetro total será de 8.m35, suponiendo la cloaca completamente

llena. Si se calcula que el agua sólo llegue á los arranques del arco superior, como se acostumbra generalmente en esta clase de obras, la sección y el perímetro mojado serán: 3.22 metros cuadrados y 4.m74, respectivamente.

Partiendo de estas bases y teniendo en cuenta la pendiente mínima arriba anotada de 0.30 p%, resulta que este colector podrá dar paso á un volumen de agua de

12.590 litros por segundo, enteramente lleno; y
7.950 " " " lleno sólo hasta los arranques.

Ahora bien, las aguas que él va á recoger son las siguientes:

1º Las lluvias correspondientes á la parte Sur y Sur-oeste de la ciudad.

Como se está construyendo una cloaca en la calle Este 6, que recogerá las aguas que corren de Norte á Sur (incluidas las de la cloaca que pasa por la Universidad y por la Cárcel), para desviarlas hacia la quebrada de Cienfuegos, no hay que tener en cuenta sino la superficie comprendida al Sur de la dicha calle Este 6-Oeste 6, limitada al oriente y al occidente, por las hoyas de las quebradas de Cienfuegos y de Caroata. Esta superficie alcanza á 67 hectáreas.

A esta área debe agregarse la parte de la ciudad situada al Occidente de la hoya de Caroata, hasta Palogrande, que mide 43 hectáreas; más 24 hectáreas de terrenos medidos hasta la antigua acequia del Acueducto, los cuales vierten sus aguas de lluvia sobre las quebradas de Lazarinos, de Luzón y de la Cruz de la Vega, colectores secundarios que, en lo futuro, serán empotrados en la nueva cloaca.

La superficie total cuyas lluvias podrán llegar al colector será, pues, la siguiente:

Parte Sur de la ciudad.....	67 hectáreas
" Sur-oeste de la ciudad.....	43 "
" Sur-oeste no edificada.....	24 "
Total.....	134 hectáreas

En Caracas se puede adoptar, como coeficiente de seguridad, 0. m. 001 de altura de agua por minuto, ó sean 167 litros por segundo y por hectárea; cifras que no han llegado á alcanzar, hasta ahora, las lluvias más violentas observadas. Suponiendo que el escurrimiento se haga en un tiempo doble del de la lluvia, la cantidad máxima de agua que puede concurrir en una sección del colector será, pues, de *11.189 litros por segundo.*

2º *Las aguas provenientes del Acueducto.*

Si el máximum que pueda entrar á los estanques del servicio alcanzare á 200 litros por segundo, se tendrá un volumen diario de 17.280.000 litros, el cual se consume en la población en doce horas próximamente, sean 400 litros por segundo, ó sólo 200 para el caso presente, en el cual no debe tenerse en cuenta sino la mitad de la ciudad, más ó menos. Se calcula generalmente que á las cloacas llega el 70 p§ de agua potable consumida: se tendrá, pues, por este respecto, *140 litros por segundo.*

3º *Las aguas propias de Caroata, en verano.*

Según aforo hecho en Caño Amarillo, esta quebrada tiene un volumen propio de *8 litros por segundo.*

Aunque estos dos últimos aportes de agua son insignificantes comparados con el primero, producidos por las lluvias, he creído conveniente especificarlos, porque ellos deben servir para calcular las dimensiones de la cuneta del colector.

Resumiendo lo expuesto, la cantidad total de agua que puede afluir á la cloaca será:

A causa de las lluvias.....	11.189	litros por segundo
Provenientes del Acueducto.....	140	" " "
Provenientes de Caroata.....	8	" " "
Total	11.337	litros por segundo

Como, según lo dicho anteriormente, el colector proyectado puede dar paso, completamente lleno, á 12.590 litros por segundo; y sólo á 7.950, lleno hasta los arranques, juzgo conveniente aumentar en algo la sección transversal, para dejar mayor desahogo, necesario siempre en estas obras; ó establecer descargas, en sitios convenientes, á la altura de los arranques.

Caracas: 4 de mayo de 1907.

G. Jiménez.

DOCUMENTO NÚMERO 157

El Ministro de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizado por el Ejecutivo Federal, por una parte, y por la otra el Doctor Eliodoro Ocanto, Ingeniero, vecino de esta capital, han convenido en el siguiente contrato:

Art. 1º El Doctor Eliodoro Ocanto, que en lo adelante se llamará el Contratista, se compromete á construir el Colector de Cloacas decretado por el General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, con fecha 6 de mayo del presente año, y el cual parte de la calle Sur 2 de esta ciudad y va hasta la quebrada de "Cienfuegos"; todo de conformidad con lo dispuesto por Resolución de este Ministerio fecha 7 del citado mes de mayo, y por la cantidad de ciento treinta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y dos bolívares (B 138.442), aprobada por la misma Resolución; quedando incluido en ella el valor de los trabajos ejecutados hasta la fecha. El Doctor Ocanto consignará en este Despacho, en el acto de la firma de este contrato, los planos de situación y perfil de la obra levantados al efecto.

Art. 2º El presupuesto aprobado comprende únicamente el valor de las obras de arte.

Art. 3º El Gobierno se compromete á entregar al Contratista el cemento para la construcción del Colector bajo el cálculo máximo de cinco barriles para cada metro lineal, ó sean 4.685 barriles para toda la obra, puestos en el lugar de los trabajos.

§ único. El recibo y entrega del cemento en la obra, estará á cargo de un empleado especial que nombrará el Ministerio; quedando el sobrante, si lo hubiere, á favor del Gobierno Nacional.

Art. 4º El Gobierno Nacional entregará al Contratista una asignación semanal en efectivo, cuyo máximo no excederá de siete mil bolívares (B 7.000), á contar de la presente semana y por cuenta, hasta su cancelación, del saldo de ciento cinco mil novecientos cuarenta y dos bolívares (105.942) que aún queda de la cantidad total aprobada para la obra.

Art. 5º El Contratista se compromete á entregar los 937 metros lineales de Colector á que se refiere este contrato, en todo el curso de la primera quincena del mes de noviembre próximo venidero, ó antes si fuere posible.

§ único. El Ministerio de Obras Públicas inspeccionará semanalmente los trabajos del Colector por medio de uno de los ingenieros á su servicio, quien rendirá, en cada caso, un informe acerca del progreso de la obra y demás condiciones de los trabajos.

Art. 6º Al cumplimiento de este contrato el Contratista se obliga con su casa de habitación, sita en esta ciudad, entre las

esquinas qe la Cárcel y Monzón, marcada con el número 117 y libre de todo gravamen, la cual da al Gobierno Nacional como fianza efectiva.

Art. 7º Cumplidos que sean por ambas partes los compromisos contraídos y entregada por el Contratista la obra al Gobierno Nacional, á entera satisfacción de éste, de hecho quedará resuelto en todas sus partes el presente contrato.

Firmado en Caracas, á ocho de julio de mil novecientos siete.

(L. S.)

MANUEL ADOLFO GARCÍA.

E. Ocanto.

DOCUMENTO NÚMERO 158

Caracas: 21 de mayo de 1908.
97º y 50º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

Tengo á honra poner en conocimiento de usted que ya he terminado de un todo la primera sección del Colector de Cloacas, motivo de mi contrato con el Gobierno Nacional, fecha 8 de julio del año próximo pasado, y espero que ese Despacho se sirva mandar á recibirla con el fin de dejar cancelada mi obligación con ese Ministerio.

Dios y Federación.

E. Ocanto.

DOCUMENTO NÚMERO 159

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 137.—Caracas: 21 de mayo de 1908.—97º y 50º

Ciudadano Doctor Germán Jiménez.

Presente.

Concluida la primera sección del Colector de Cloacas que se construye al Sur de esta ciudad, según participación del contratista Doctor E. Ocanto, fecha de hoy, este Ministerio lo ha designado á usted para que á la brevedad posible proceda á examinar la obra y á rendir un informe acerca de sus condiciones, de acuerdo con las estipulaciones del contrato, para los efectos de la cancelación de la fianza que el contratista tiene prestada ante este Despacho.

Dios y Federación.

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 160

Caracas: 22 de mayo de 1908.
97º y 50º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

En cumplimiento de sus instrucciones, contenidas en su oficio de ayer, marcado con el número 137, he recorrido y examinado la cloaca colectora construida recientemente por el Doctor E. Ocanto, en la margen izquierda del río Guaire, entre la quebrada de Cienfuegos y la calle Sur 2 de esta ciudad; después de lo cual, tengo la honra de informar á usted lo siguiente:

El concreto de que está formada esta obra presenta, á la vista y al tacto, suficiente resistencia; circunstancia que está de acuerdo

con los Informes parciales de los Ingenieros que, por orden de ese Ministerio, han inspeccionado los trabajos en el curso de su ejecución; Informes á los cuales me refiero, en lo relativo á la buena ejecución y á la calidad de los materiales empleados.

Con respecto á las dimensiones totales, hago en seguida la comparación de las medidas estipuladas en los documentos con las realmente existentes.

	Dimensiones estipuladas	Dimensiones existentes
Longitud del Colector	937m	940m
Altura	2,80	2,98
Ancho en los arranques	2,30	2,29
Ancho á la altura de la retreta	1,20	1,74
Area interior	5m2 29	5,m210
Perímetro	8,35m	8,40m
Espesor del concreto en la bóveda	0,35	0,34
Pendiente longitudinal	0,30p%	0,30p%

El trazado primitivo ha sido algo variado, con el objeto de suprimir dos pequeños planos inclinados intermediarios y de dar á la obra una pendiente uniforme en toda su longitud; modificación que juzgo acertada.

Como se ve, las diferencias encontradas en las medidas son bastante pequeñas, la mayor parte de ellas favorables; por lo cual considero que puede darse por cumplido el contrato firmado por el Doctor Ocanto con fecha 8 de julio de 1907.

Dios y Federación.

Germán Jiménez.

DOCUMENTO NÚMERO 161

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 13 de marzo de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el gasto de veinte mil bolívares (B 20.000), para los empotramientos en el Colector, de las cloacas de la ciudad

que bajan de Norte á Sur, en el trayecto comprendido desde la quebrada de Cienfuegos hasta la terminación de la primera seccion del Colector ó sea la calle Sur 2.

La expresada cantidad, así como el cemento necesario, se entregarán, previas órdenes de este Ministerio, al ciudadano Doctor E. Ocanto, encargado de la ejecución de los trabajos, en conformidad con el adelanto y necesidades de las obras.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 162

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 12 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto de ocho mil bolívares (B 8.000) hecho por el Ingeniero A. Jagn h., para el empotramiento de la cloaca Norte que atraviesa la calle Oeste 12, frente al Cuartel del Hoyo, en la que baja por la calle Sur 2, frente á la Cárcel Pública, á desaguar en el Colector.

Los trabajos correrán bajo la dirección del autor del presupuesto aprobado é inspección inmediata de este Ministerio y los pagos se harán de conformidad con las necesidades de la obra y de acuerdo con las órdenes que al efecto dé este Despacho.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 163

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 5 de febrero de 1909. —98° y 50°

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Presidente de la República, se aprueba el presupuesto montante á la cantidad de tres mil seiscientos setenta y seis bolívares veinticinco céntimos (B 3.676,25) para los trabajos de reconstrucción de la cloaca entre las esquinas de Mijares y Las Mercedes.

Estos trabajos estarán á cargo del Maestro de albañilería Juan A. Betancourt, autor del presupuesto aprobado, bajo la inmediata inspección de este Ministerio y los pagos se harán en partidas semanales de conformidad con el adelanto de la obra.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

CAPITULO XI

CANALIZACION DE RIOS

RÍO ESCALANTE

DOCUMENTO NÚMERO 164

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 27 de marzo de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se destina la cantidad de doce mil bolívares (B 12.000) para la apertura y composición de la boca del río Escalante en Santa Bárbara del Zulia.

Los trabajos correrán á cargo del ciudadano Teodoro Arriens, á cuya disposición se pondrá en la Agencia del Banco de Venezuela en Maracaibo, la cantidad destinada para ellos, debiendo en consecuencia rendir á este Ministerio los informes del caso.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

24—O. P.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 165

Maracaibo: 3 de agosto de 1908.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Me es grato participar á usted que han sido terminados satisfactoriamente los trabajos que me fueron encomendados por ese Ministerio, según Resolución oficial de fecha 27 de marzo próximo pasado, para la canalización de la boca del río Escalante.

Los trabajos practicados son los siguientes:

Un canal de 350 metros de largo por cuarenta de ancho, con una profundidad mínima de cuatro pies en dirección S.E. á N.O. siguiendo el curso del río y en lo cual se movilizaron doce mil metros cúbicos (12.000^{m}) de arena ó fango.

Hace ya tres semanas que la nueva boca la trafican los vapores y piraguas y con el objeto de mantenerla siempre en completo estado de limpieza, he nombrado un encargado especial que vive ahí permanentemente, cuyo sostenimiento corre á cargo de esta empresa.

Por ser relativamente pequeña la suma acordada para dichos trabajos, sólo se pudo profundizar hasta 4 pies; pero como los vapores y piraguas que trafican ese río son todos de poco calado, pasan sin ningún inconveniente.

Creo así dejar cumplido mi cometido y siempre á las órdenes del ciudadano Ministro, tengo el placer de suscribirme muy atento s. s.

T. Arriens.

CAPITULO XII

FERROCARRILES

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

DOCUMENTO NÚMERO 166

Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.—Número 32.—Caracas: febrero 11 de 1909.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de acusar recibo de su circular número 287, de fecha 3 de noviembre próximo pasado, y en contestación me permito acompañar á la presente los cuadros demostrativos de los datos que en ella exige y que corresponden á los años de 1907 y 1908.

Después del informe que bajo nota número 413, del 19 de marzo de 1907, tuve el honor de enviar á ese Despacho, la Compañía ha procedido á hacer varias mejoras en la línea, tales como ensanche de la vía, aumento de desagües y ensanche de curvas, etc., etc. Además se ha seguido cambiando los rieles de 50 libras por otros de 65 libras yarda (32½ Ks. metro.)

De estos rieles grandes están colocados hasta la fecha 7¼ millas de la línea y se seguirá hasta hacerlo en toda la extensión.

En noviembre de 1907 se inauguró la nueva estación que esta Compañía hizo en Maiquetía para más comodidad de los pasajeros, cuyo plano fue enviado á ese Despacho oportunamente.

Con toda consideración soy del ciudadano Ministro muy atento s. s.

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

Harry J. Almond.
Administrador.

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

Cuenta y relación del movimiento de pasajeros correspondiente al año de 1907.

Estaciones		Número			Producto		
De	á	1ª	2ª	Total	1ª	2ª	Total
Caracas	La Guaira.....	5.777	11.570	17.347	64.993,50	85.908,50	150.902
La Guaira	Caracas.....	5.315	10.712	16.027	63.838,50	82.367,50	146,206
		11.092	22.282	33.374	128,832,	168.276,	297,108

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

Harry J. Almond.
Administrador.

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

Cuenta y relación del movimiento de carga correspondiente al año de 1907.

Estaciones		Mercancías		Frutos		Diversos	Totales	
De	á	Peso	Producto	Peso	Producto	Producto	Ks. de carga	Producto
Caracas	La Guaira..	4.780.472	95.609,44	9.040.276	125.914,07	50.281,68	13.820.748	271.805,19
La Guaira	Caracas..	42.133.097	1.221.435,69	2.314.772	69.443,10	27.883,45	44.447.869	1.318.762,24
		46.913.569	1.317.045,13	11.355.048	195.357,17	78.165,13	58.268.617	1.590.567,43

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

Harry J. Almond.
Administrador.

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

ESTADO DE LAS SALIDAS EN EL AÑO DE 1907.

CONSERVACIÓN DE LA VÍA					
Vía permanente					
Salarios	B	95.555,86			
Materiales		73.270,78	B	168.826,64	
Estaciones–Edificios					
Salarios	B	16.125,44			
Materiales		8.769,85		24.895,29	
Puentes y Alcantarillas					
Salarios	B	13.994,46			
Materiales		4.617,65		18.612,11	B 212.334,04
DEPTO. DE LOCOMOTORAS					
Locomotoras en Mvnto.					
Salarios	B	68.652,67			
Materiales		116.506,67	B	185.159,34	
Repción de Locomotoras					
Salarios	B	71.092,60			
Materiales		26.007,96		97.100,56	
Reparación de Coches					
Salarios	B	10.903,06			
Materiales		4.617,28		15.520,34	297.780,24
				Van	B 510.114,28

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

			Vienen	B	510.114,28
Reparación de Wagones					
Salarios.....	B	19.259,75			
Materiales.....		9.650,96	B 28.910,71		
Talleres					
Salarios.....	B	11.565,58			
Materiales.....		13.292,32	24.857,90		53.768,61
DÉPTO. DE TRÁFICO					
Gastos del Tráfico					
Salarios.....	B	180.088,50			
Materiales.....		825,82	B 180.914,32		
Servicio de Trenes					
Salarios.....	B	58.829,47			
Materiales.....		2.515,59	61,345,06		242.259,38
GASTOS DEL TELÉGRAFO					
Salarios.....			B 37.745,75		
Materieles.....			1.219,97		38.965,72
GASTOS GENERALES					
Administración, etc....			B 186.280,47		
Derechos de Agua.....			3.516,		189.796,47
				B	1.034.904,46

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

ESTADO DE LAS ENTRADAS EN EL AÑO DE 1907

	N	KILOS	B	B
PASAJES				
1ª clase	11.092		128.832,	
2ª clase	22.282		168,276,	297.108,
Trenes y coches especiales	42.663			132.466,75
	76.037			429.574,75
FLETES				
Mercancías		46.913,569	1.317.045,13	
Frutos		11.355,048	195.357,17	
Diversos			78.165,13	1.590.597,43
		58.268,617		2.020.142,18
Balance favorable				985.237,72
			B	1.034.904,46

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Harry J. Almond.
Administrador.

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

Cuenta y relación del movimiento de pasajeros correspondiente al año de 1908.

Estaciones		Número			Producto		
De	á	1ª	2ª	Total	1ª	2ª	Total
Caracas	La Guaira.....	3.727	7.481	11.208	41.677,	56.208,50	97.885,50
La Guaira	Caracas.....	3.284	6.839	10.123	39.460,50	52.856,	92.316,50
		7.011	14.320	21.331	81.137,50	109.064,50	190.202,

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

Harry J. Almond.
Administrador.

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

Cuenta y relación del movimiento de carga correspondiente al año de 1908.

Estaciones		Mercancías		Frutos		Diversos	Totales	
De	á	Peso	Producto	Peso	Producto	Producto	Ks. de carga	Producto
Caracas	La Guaira..	3.713.548	74.350,12	7.993.779	109.814,71	33.300,35	11.707.327	271.465,18
La Guaira	Caracas..	24.583.730	727.991,85	2.148.670	64.460,10	17.589,10	26.732.400	810.041,05
		28.297.278	802.341,97	10.142,449	174.274,81	50.889,45	38.439.727	1.027.506,23

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

Harry J. Almond.
Administrador.

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

ESTADO DE LAS SALIDAS EN EL AÑO DE 1908.

CONSERVACIÓN DE LA VÍA					
Vía permanente					
Salarios	B	67.116,15			
Materiales		40.571,38	B	107.687,53	
Estaciones–Edificios					
Salarios	B	17.885,51			
Materiales		11.562,81		29.448,32	
Puentes y Alcantarillas					
Salarios	B	9.331,18			
Materiales		4.621,32		13.952,50	B 151.088,35
DEPTO. DE LOCOMOTORAS					
Locomotoras en Mvnto.					
Salarios	B	57.444,29			
Materiales		84.496,70	B	141.940,99	
Repción de Locomotoras					
Salarios	B	50.192,58			
Materiales		7.929,46		58.122,04	
Reparación de Coches					
Salarios	B	6.188,15			
Materiales		1.381,16		7.569,31	207.632,34
				Van B	358.720,69

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

			Vienen	B	358.720,69
Reparación de Wagones					
Salarios.....	B	17.589,56			
Materiales.....		16.984,23	34.573,79		
Talleres					
Salarios.....	B	14.033,74			
Materiales.....		10.068,04	24.101,78		58.675,57
DEPTO. DE TRÁFICO					
Gastos del Tráfico					
Salarios.....	B	148.302,48			
Materiales.....		741,17	B 149.043,65		
Servicio de Trenes					
Salarios.....	B	48.379,74			
Materiales.....		2.078,08	50.457,82		199.501,47
GASTOS DEL TELÉGRAFO					
Salarios.....	B	34.172,50			
Materiales.....		834,95	B 35.007,45	B	35.007,45
GASTOS GENERALES					
Administración, etc....		171.515,			
Derechos de Agua.....		3.516,	B 175.031,		175.031,
				B	826.936,18

FERROCARRIL DE LA GUAIRA Á CARACAS

ESTADO DE LAS ENTRADAS EN EL AÑO DE 1908

	N	KILOS	B	B
PASAJES				
			81.137,50	
1ª clase.....	7.011		109.064,50	
2ª clase.....	14.320			190.202,
Trenes y coches especiales	28.209			81.186,80
	49.540			271.388,80
FLETES				
Mercancías		28.297,278	802.341,97	
Frutos.....		10.142,449	174.274,81	
Diversos.....			50.889,45	1.027.506,23
		38.439,727		1.298.895,03
Balance favorable.....				471.958,85
			B	826.936,18

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Harry J. Almond.
Administrador.

GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA

DOCUMENTO NÚMERO 167

Gran Ferrocarril de Venezuela.—Número 287.—Caracas: 12 de febrero de 1909.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

Con referencia al oficio de ese Ministerio de 3 de noviembre próximo pasado, distinguido con el número 287, tenemos el honor de remitir al señor Ministro para la Memoria de los años 1907 y 1908:

1º Un resumen del movimiento de la explotación de este Ferrocarril, en carga y pasajeros, así como de sus rendimientos y gastos correspondientes á los años de 1907 y 1908.

2º Un informe sobre las medidas tomadas en bien de la obra para dar las mayores facilidades al servicio público y para asegurar la estabilidad del Ferrocarril.

Con sentimientos de alta consideración, somos del señor Ministro,

Sus Attos. y S. S.,

Gran Ferrocarril de Venezuela,

G. Knoop.

INFORME

DOCUMENTO NÚMERO 168

La *conservación de la línea* del Gran Ferrocarril de Venezuela se ha atendido con esmero á pesar de los escasos rendimientos del tráfico, que aún no han correspondido á lo que debe esperarse.

Se continúa el estudio de la construcción de *durmientes de betou armado.* En varios trayectos ya se han colocado esta clase de durmientes, que prometen mejora notable en la esta-

bilidad del enrielado. La fábrica de estos durmientes se ha ensanchado y ya es objeto de interés en la estación de "Las Tejerías."

La mejora del *balasto* ha sido vista con mucho cuidado. Además de la instalación de romper piedras en Palo Grande, se hizo en 1908 otra instalación movida por vapor en la pedrera del Km. 52x500, de modo que tenemos hoy 4 instalaciones movidas por vapor para producir el mejor balasto que puede conseguirse en los diferentes trayectos; entre éstas, dos son para picar piedra y dos para cernir el granzón.

Se ha continuado el empleo de *placas ganchos* para aumentar la seguridad del tráfico, en reemplazo del material menudo de vía que no es tan recomendable.

En las *Estaciones* se atiende á las exigencias del tráfico. Las Estaciones de Los Teques y Maracay se encuentran alumbradas con lámparas de alcohol y gas aéreo respectivamente. Ambas instalaciones funcionan muy satisfactoriamente.

Los pisos de madera de los Almacenes de mercancías en Las Tejerías y Cagua fueron reemplazados por pisos de betou, armado con material menudo viejo de vía, lo que da un piso excelente por la limpieza y el fácil manejo de la carga.

Se ha construido en la Estación Caracas un departamento para el despacho de equipajes y en Palo Grande una casa para oficina del Ingeniero mecánico.

Los techos de zinc acanalado de la herrería en Palo Grande y los de las casas de locomotoras en Palo Grande y Las Tejerías fueron cambiados por techos de tejas de cimento, que han dado buen resultado. Del mismo material se hizo el nuevo entejado de las casas de las estaciones en La Victoria y Guacara. En la estación Las Tejerías se construyó una casa para el maestro de vía y otra para el cambiador. Se ensanchó la habitación del Jefe de Estación en Las Tejerías, Cagua, Turmero, Gonzalito y Los Guayos; como también el almacén de Gonzalito.

Los *alrededores de las estaciones* se han seguido mejorando con plantaciones de árboles y palmas.

En la estación Los Teques se ha extendido el jardín, que es un verdadero atractivo para las familias que de año en año se trasladan á aquel lugar á fijar su residencia ó para temperar.

El gran parque de El Encanto se ha extendido desde la planicie de la estación hasta los cerros donde hay hoy sembrados más ó menos (15.000) quince mil árboles de diferentes clases. La visita al parque se aumenta poco á poco, sin embargo, ya se nota cierta predilección de las familias de Los Teques y Caracas por aquel lugar.

El movimiento de los trenes se efectúa de acuerdo con el itinerario formado en 1901.

En la actualidad hay en movimiento (12) doce trenes ordinarios diarios, fuera de los trenes facultativos.

Se ha mejorado el *alumbrado de los trenes* usando el gas acetileno y se han provisto otros wagones de I clase con asientos de esterilla, más apropiados para el clima.

En el número del material rodante sólo ha habido el cambio de jaulas cortas para ganado en wagones de carga para conveniencia del tráfico.

Se ha provisto á los Ingenieros de las dos secciones de conservación, con *automólis de servicio* que facilitan mucho la supervigilancia de los trayectos encargados á dichos señores.

Interrupciones en el tráfico por derrumbes no las ha habido de importancia.

Para poder avisar inmediatamente á los puestos de servicio sobre detenciones de trenes en la línea, se ha provisto á los trenes de pasajeros entre Caracas y las Tejerías con *aparatos telefónicos* que permiten comunicarse con los aparatos de la línea telefónica especial del Gran Ferrocarril.

Los rendimientos de la Empresa en los dos años pasados han sido los siguientes:

PASAJEROS

1907.	Nº	127.975.	Producto	B	646.097.
1908.	"	122.321.	"	"	642.362.

Al comparar el movimiento de pasajeros con el de los años anteriores se observa una disminución debido al malestar económico del país y á la peste en el último año. A pesar de la disminución de los ingresos, la Empresa mantiene sin embargo las concesiones favorables á ese movimiento, tales como las rebajas en los billetes de 2ª clase para los trenes locales de B 0,20 á B 0,15 por kilómetro; y en los billetes de retorno, abonos y libretas de cupones.

GANADO

1907.	Nº	18.128.	Producto	B	102.397.
1908.	"	10.038.	"	"	67.371.

Para Cuba se exportaron por esta vía en 1907, 8.607 reses y en 1908, sólo 679 reses, contra 34.514 en 1905 y 33.442 en 1906.

CARGA

	Equipajes y Encomiendas		Mercancías	
1907.	812 tons.	B 77.968.	38.513 tons.	B 1.213.778.
1908.	892 "	" 86.307.	44.717 "	" 1.587.246.

El resultado de la reforma de la tarifa introducida el 1º de Enero de 1906 ha sido el que se esperaba, como lo demuestra el aumento considerable de las cantidades despachadas desde entonces:

Mercancías.....	1905,	26.352	toneladas.
"	1906,	34.720	"
"	1907,	38.513	"
"	1908,	44.717	"

mientras el producto de flete por tonelada ha bajado contra el producto de los años anteriores, debido á las notables rebajas introducidas.

En atención á la incomunicación del puerto de La Guaira y á la suspensión del tráfico del ferrocarril de La Guaira á Caracas en abril de 1908, por la epidemia de la peste y de acuerdo con la Administración del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia, fue introducida una tarifa de fletes reducidos para remesas directas de Puerto Cabello á Caracas y viceversa.

Esta medida tomada resultó tan eficaz como oportuna para el abastecimiento de la capital con víveres, etc., sin encarecer mucho éstos por los gastos de trasporte. Por la razón indicada se trasportaron entre Puerto Cabello y Caracas en ambas direcciones aproximadamente 5.000 toneladas de mercancías de todas clases.

La Empresa sigue prestando su apoyo al *desarrollo de la Agricultura* con fletes baratos y equitativos.

El movimiento de frutos menores del Valle de Aragua y de la Laguna de Valencia es testimonio de la gran ventaja que brinda el Gran Ferrocarril á estas comarcas, que siguen extendiendo el cultivo de frutos menores y el del algodón, que seguramente tomará aún más incremento con el establecimiento de la fábrica de hilados en Caracas.

Por ferrocarril fueron despachados en 1907, 592 toneladas y en 1908, 752 toneladas de algodón, contra 254 toneladas en 1906 y 222 en 1905.

Para la exportación se ha cultivado poco algodón debido á la baja del precio en el último año.

Ha dado buen resultado á los plantadores una clase de semilla especial de algodón americano importada y distribuida por el Gran Ferrocarril de Venezuela.

Nos interesamos ahora en el cultivo de algodón en la serranía entre Los Teques y Las Tejerías. Tenemos una clase que fue clasificada casi igual al algodón del Perú, lanoso y que es bien pagado. Con permiso del supremo Gobierno se trajo una desmotadora y prensa de mano para ayudar á los pequeños agricultores de la serranía.

Con especial placer informamos que el cultivo de Agave sisalena del cual importábamos en 1900 los primeros bulbillos, ya está asegurado en el país. Las primeras muestras grandes de la fibra sisal ya se han sacado y el resultado ha sido bueno. El Gran Ferrocarril ha comprometido para este año muchos miles de bulbillos á agricultores que se interesan por este cultivo, el cual merece atención especial de los propietarios de las haciendas entre Tejerías y Valencia. El adelanto en la construcción de la maquinaria desfibradora facilita mucho el cultivo, que según todas las probabilidades, puede ser uno de los bien remu-

nerados en Venezuela. El informe del año de 1906 trata más extensamente sobre este cultivo.

De las experiencias con árboles de caucho no podemos informar un resultado tan favorable como deseáriamos.

"Hevea Brasiliensis" y "Kickxia elástica," ambos árboles que dan caucho superior, no prosperan bien en las comarcas que recorre el ferrocarril, por falta de lluvia suficiente. Sobre Castilloa elástica y Manihot "Glazovia," ya se pudo informar favorablemente en el año de 1906.

Hemos sentido en la zona del Gran Ferrocarril de Venezuela los desgraciados y lamentables efectos de la destrucción imperdonable de las selvas; y por este motivo se ha resuelto animar por un ensayo en pequeña escala el cultivo racional al estilo de la Selvicultura Europea, á los propietarios de extensos terrenos.

Del año de 1907 á 1908 se sembraron en total 100.000 árboles de distintas clases. Especialmente se escogió la ladera estéril y rocosa detrás de nuestros Talleres en Palo Grande, donde se han plantado cincuenta mil árboles. Ya tenemos la satisfacción de poder indicar á los interesados en el propio terreno cuales son las clases de árboles que se prestan mejor al cultivo racional en las laderas alrededor de Caracas, y con mucho gusto estamos dispuestos á darles todas las explicaciones del caso.

Caracas: 12 de Febrero de 1909.

GRAN FERROCARRIL VENEZUELA

Cuenta y rclación del movimiento de pasajeros correspondiente á los años de 1907 *y* 1908

	Número			Producto			Más carga	Más varios	Total
	1ª clase	2ª clase	Total	1º clase	2ª clase	Total			
				B C	B C	B C	B C	B C	B C
Año 1907	30.268	97.707	127.975	272.930,21	373.167,13	646.097,34	1.394.143,04	26.645,55	2.066.885,93
Año 1908	31.694	90.627	122.321	270.962,50	371.399,05	642.361,55	1.740.924,20	26.196,05	2.409.481,80

GRAN FERROCARRIL

Relación de los Egre

	Tít. I		Tít. II		Tít. III		Tít. IV		Tít. V		Tít. VI	
	Sueldos		Gastos personales		Gastos generales		Conservación de la línea		Gastos de trasporte		Renovación del material	
	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C
Año 1907.	581.057,40		71.475,92		35.970,86		211.617,01		374.199,65		33.852,50	
Año 1908.	583.023,08		80.175,65		30.523,09		222,996,87		373.729,43		49.088,45	

)E VENEZUELA

os de 1907 y 1908

Tít. VII		Tít. VIII y IX		Talleres		Total		Balance				
Ensanches de consideración		Servicio prestado por otros ferrocarriles		Gastos generales				Total de Ingresos		Total de Egresos		Saldo favorable
B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B	C	B C
												Sin los gastos de administración en Berlín
84.820,99		750,65		34.380,35		1.428.125,33		2.066.885,93		1.428.125,33		638.760,60
68.667,10		1.032,27		42.719,60		1.451.955,54		2.409.481,80		1.451.955,54		957.526,26

Cuenta y relación del movimiento de carga correspondiente á los años de 1907 *y* 1908

	Equipajes y encomiendas			Mercancías			Frutos			Materiales de construcción			Total		
	Kilos	B	C	Kilos	B	C	Kilos	B	C	Kilos	B	C	Kilos	B	C
Año 1907	811.955		77.968,45	17.971.775		605.227,06	12.685.245		502.706,62	2.641.275		40.819,85	34.110.250		1.226.791,98
Año 1908	891.695		86.307,15	20.314.870		844.583,26	14.988.390		603.320,50	3.690.795		49.111,94	39.885.750		1.613.322,85

	Diversos			Animales			Total		
	Kilos	B	C	Número	B	C	Número de animales	Kilos	B C
Año 1907	5.214.250		64.954,46	18.128		102.396,60	18.128	5.214.250	167.351,06
Año 1908	5.723.350		60.230,15	10.033		67.371,20	10.038	5.723.350	127,601,35

FERROCARRIL BOLIVAR

DOCUMENTO NÚMERO 169

The Bolivar Bailway Company, Limited.—Oficina General.—Aroa, 15 de febrero de 1909.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

En un todo conforme con el contenido de la circular número 287, fecha 3 de noviembre próximo pasado, de ese Ministerio, tenemos el honor de remitirle á usted inclusos, sendos cuadros é informes para los años de 1907 y 1908, demostrando el movimiento de carga y pasajeros, tanto de subida como de bajada, el total de kilogramos y del producto respectivo, las erogaciones y gastos especificados y los totales de ingresos y egresos, é informes ilustrando á ese Ministerio sobre algunos datos, mejoras, etc., etc., en dichos años.

Deseando con ellos satisfacer los deseos de ese Ministerio, nos suscribimos con sentimiento de consideración y respecto, del señor Ministro.

Attos.

Ambrose P. S. Jones.
Administrador.

DOCUMENTO NÚMERO 170

Extracto de los trabajos hechos en el Ferrocarril Bolívar en el año de 1907.

La vía permanente ha sido en toda su extensión mantenida en perfecto orden durante el año, no obstante las grandes crecientes y derrumbes que ocurrieron en el mes de setiembre en la sección denominada Sud Oeste.

La primera creciente ocurrió en la tarde del día 18 de setiembre, cuando el estribo de cimento del Puente sobre la quebrada Siquisiqui, en el 15¾ kilómetro y 20 pies de terraplén, fueron llevados por el torrente.

Este Puente fué en seguida reparado provisionalmente y sostuvo las dos crecientes siguientes que tuvieron lugar el 27 y 29 del referido mes respectivamente: pero desgraciabamente la cuarta creciente ocurrida el 30 del mismo mes, que bajó con una fuerza vehemente, se llevó completamente el Puente original y los andamios provisionales que se habían levantado, río abajo: circunstancia esta la cual hizo necesaria la reconstrucción del Puente con la erección de planchas de mayor longitud. Este trabajo fue puesto en actividad sin pérdida de tiempo, y con muy insignificante dilación fué erigido el nuevo Puente para la continuación del servicio regular del tráfico.

La reconstrucción de Puentes ha seguido su curso perfecto durante el año de referencia, siendo las principales: el de Cooper y el número 14 en el 12½ kilómetros de la sección Bolívar.

En la vía permanente se han renovado 10.871 durmientes y 85 toneladas de rieles, usando el número de chapas, pernos y clavos correspondientes.

Notables mejorías y progreso se han llevado á buen fin en las Estaciones de Palma Sola, Tucacas y otras (estaciones) para más comodidad al público y mejor acción del Ferrocarril.

Con el buen propósito de facilitar la apertura y exploración de las Minas, se ha dado atención á reparacioues en la sección de las Minas de Aroa.

El servicio telefónico ha tenido aún superiores mejoras y cada una de las Estaciones se encuentra actualmente provista de instrumentos de larga distancia y con los adelantos hasta la fecha.

Se ha tenido considerable interés y hecho gastos en el taladro de un pozo artesiano en la Estación de Tucacas con el fin de obtener un servicio de buena agua. No se ha tenido aún el éxito completo que se desea, porque sin embargo de ser la cantidad de agua satisfactoria, su calidad es, más ó menos salobre.

Los Talleres en Aroa han sido mantenidos ocupados en todo el año atendiendo á las reparaciones y renovaciones necesarias de las máquinas y de las diferentes clases de materiales rodantes, todos los cuales se encuentran en excelentes condiciones para atender á los servicios de la Empresa.

Adjuntamos cinco fotografías que corresponden á vistas de este Ferrocarril.

Aroa, 9 de marzo de 1908.

(Firmado.)

Ambrose P. S. Jones.
Administrador.

DOCUMENTO NÚMERO 171

Extracto de los trabajos del Ferrocarril Bolívar en el año que expiró el 31 de diciembre de 1908.

La vía permanente en toda su extensión ha sido mantenida en buena condición, y el tráfico ha sido corrido sin interrupción, sin embargo de una gran creciente que tuvo lugar en la noche del jueves 14 de mayo, la cual causó algunos desperfectos que fueron reparados antes de la pasada del próximo tren del lunes siguiente. Con excepción de la aludida creciente no ha habido sino menudas crecientes de menor cuantía, especialmente en la vía S. O. de V., las cuales no han sido suficientemente abundantes para causar retardo alguno.

Se han ampliado los costados y hondeado el fondo del río en diferentes puntos, extrayendo piedras, etc., para dar mayor capacidad á las aguas y mejor corriente. En varios puntos de la vía se han construido paredes y retenciones para proteger la línea de las crecientes, siendo las principales llevadas á efecto en el kilómetro 68¾ y 24¼ de la sección S. O. de V.

En el año en referencia se han metido 10.989 durmientes de corazón sólidos, 18½ toneladas de rieles de acero y sus correspondientes eclipsas y pernos á la vía permanente.

Las Estaciones y sus edificios, como las garitas para los instrumentos telefónicos de la vía y demás edificios de la Empresa, han sido bien mantenidos y se encuentran en la mejor condición para atender á las necesidades del Ferrocarril, como á la comodidad del público.

Para facilitar las operaciones de las Minas de Aroa se ha mejorado considerablemente la vía que conduce de la Estación de Pueblo Nuevo á aquéllas en toda su extensión, incluyendo sus curvas y puentes.

El pozo artesiano que se perfora en la estación de Tucacas tenía una profundidad de 237½ pies el día último del año, pero siendo el agua salobre, se sigue el trabajo de perforación con la esperanza de conseguir agua pura á una profundidad mayor.

Los talleres situados en Aroa se han ocupado en las reparaciones de las locomotoras, wagones de pasajeros, wagones de carga y de todo el material rodante, como también en la construcción de cajas para el trasporte de mineral de cobre en bruto y en todo lo necesario para la buena marcha del trasporte, satisfaciéndonos elevar á su conocimiento que todo se encuentra en buena condición para atender al mejor servicio de la Empresa.

Aroa, 30 de enero de 1909.

Ambrose P. S. Jones.
Administrador.

THE BOLÍVAR RAILWAY COMPY, LTD.

Cuadro demostrativo del movimiento de Carga y Pasajeros é Ingreso y Egreso del 1º de Enero al 31 de Diciembre 1907.

INGRESO

Frutos		Mercancías		Diversos			
Kilos	Producto	Kilos	Producto	Kilos		Producto	
Bajada		Subida		Subida	Bajada	Subida	Bajada
391.375	37.446,90	256.902	31.476,	15.471	17.424	516,65	1.321,45
862.240	87.870,65	256.260	31,434,70	7.787	18.696	273,95	1.320.70
1.251.073	133.081,60	228.065	27,099,70	5.532	24.667	201,70	1.678,90
1.203.692	127.861,70	295.808	33.170,85	8.896	26.690	422,60	1.818,60
883,696	90.917,30	240.094	29.916,40	4.390	19.193	457,10	1.371,45
436.576	45,756,60	269.329	34.472,15	4.627	31.475	306,85	2.010,25
473.827	41.907,60	213.458	25.320,90	8.086	276.678	668,55	6.942,95
369.607	33.918,45	247.857	31.236,50	8.119	424.142	853.85	10.849,20
344.645	30.907,50	208.320	24.406,25	13.859	189.394	963,05	5.255,15
449.692	41.225,65	288.622	35.009,15	8.319	467.761	708,95	6.945,35
462,981	39.393,40	272.263	33.346,30	4.380	1.074.183	487,65	13.887.
440.211	37.644,05	229.296	28.569,95	7.600	20.743	674,80	1.355.95
7.569.615	747.931,40	3.006.274	365,458,85	97.066	2.591.046	6.535,70	54.756.95

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Materiales de Construcción				Animales		Pasajeros			
Kilos		Producto				Números		Producto	
Subida	Bajada	Subida	Bajada	Número	Producto	Subida	Bajada	Subida	Bajada
1.503	77.290	158,35	844,50	17	79,20	164	249	1.731,	1.917,55
450	1.400	15.40	38,95	14	50,30	251	125	1.494,40	1.567,10
.....	40.886	219,40	463,40	28	90,70	380	763	2.735,10	4.402,95
....	11.670	.....	1.398,25	24	151,30	305	312	1.908,60	3.039,90
1.080	1.970	150,	138,65	11	69,60	250	251	2.057,35	2.203,50
9.012	37.465	132,70	838,50	14	109,60	240	243	1.743,20	1.781,90
24.081	61.375	226,30	580,10	51	336,15	200	221	1.667,70	2.124,75
8.596	50.720	336,75	695,50	16	74,	336	300	2.702,60	2.775,90
5.700	58.300	221,30	833,35	24	139,	250	241	2.680,	2.059,45
6.348	39.190	516,30	836,	20	226,60	225	226½	2.185,90	2.034,
3.649	53.929	127,20	724,85	37	330,90	218	190	2.149,60	1.687,55
.....	9.818	143,05	544,40	6	77,	210	242	2.006,40	2.495,40
60.419	444.013	2.246,75	7.963,45	262	1.734,35	3.029	3 .363½	25,102,65	28.089,95

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Totales			Total de Ingreso	Meses
Kilos	Carga	Pasajeros		
759.965	71.843,05	3.648,55	75.491,60	Enero
1.146.833	121.004,65	3.061,50	124.066,15	Febrero
1,550.223	162.835,40	7.138,05	169.973,45	Marzo
1.546.756	164.823,30	4,948,50	169.771,80	Abril
1.150.423	123.020,50	4.260,85	127,281,35	Mayo
788.484	83.626,65	3.525,10	87.151,75	Junio
1.057.505	75.982,55	3.792,45	79,775,	Julio
1.109,041	77.964,25	5.478,50	83.442,75	Agosto
820.218	62.725,60	4.780.25	67.505,85	Setiembte
1.259.932	85.495,	4.219,90	89.714,90	Octubre
1.871.385	88.297,30	3.837,15	92.134,45	Noviembra
707.668	69.009,20	4.501,80	73.511,	Diciembre
13.768.433	1.186.627,45	53.192,60	1.239.820,05	

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

EGRESO

Conservación de la Vía

Vía permanente		Estaciones y edificios		Puentes y Alcantarillas	
Salarios	Materiales	Salarios	Materiales	Salarios	Materiales
11.433,25	4.952,	2.351,65	421,70	483.50	254.35
9.619,85	5.393.55	1.935,60	321,35	1.063.70	1.262,40
9.716,70	3.895,65	2.215,15	349,60	1.505.53	424,80
11.374,	6.526,60	1.113,40	103,15	793.30	522,25
10.896,20	12.092,50	1.099,50	634,30	1.590.30	1.157.80
10.228,05	4.366,75	708,65	394,60	1.817,25	2.989.40
10.109,20	1.184,45	208,60	47,50	2.217,10	2.051,15
11.838,30	14.169,20	210,35	204,25	943.70	628,65
12.824,85	940,05	436,05	158,80	403,60	341.65
14.665,85	8.592,45	811,90	386,95	417.	215,90
11.751,95	7.710,45	1.424,80	155,25	507.05	378,35
11.009,25	4.753.45	707,55	3.432,45	233.75	53.15
135.467.45	74.577,10	13.223,20	6.609,90	11.975,80	10.279,85

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Departamento de Locomotoras

Locomotoras en movimiento		Locomotoras en reparación		Reparación de coches y wagones		Talleres	
Salarios	Materiales	Salarios	Materiales	Salarios	Materiales	Salarios	Materiales
1.850,30	3.162,65	3.074,30	377,15	1.781,15	421,10	2.561,75	1.901,50
1.848,55	4.163,50	3.270,20	1.918,50	1.995,55	584,55	3.106,35	1.497,25
2.230,75	7.016,90	4,237,95	1,157,95	2.273,50	1.165,30	3.411,45	1.518,95
2.212,15	4.219,95	4.985,90	2.870,70	2.685,40	625,80	3.240,80	1.658,55
2.763,60	3.906,60	3.746,45	644,10	1.839,55	452,50	3.604,50	1.169,35
2.506,70	3.149,45	4.093,40	599,75	1.979,65	501,65	3.973,35	1.965,60
2.329,05	3.756,	4.411,40	660,90	1.781,50	730,10	4.054,43	1.949,30
2.262,85	2.752,90	4.600,15	1.048,35	2.069,20	480,95	3.612,15	1.774,40
2.137,55	3.246,10	3.836,30	649,60	2.148,60	626,85	3.766,70	1.289,05
2.017,85	3.668,55	3.900,15	1.002,70	1.897,45	384,55	3.967,55	2.053,25
1.480,80	3.028,75	4.830,55	1.017,90	1.670,85	357,85	4.040,65	1.828,45
2.013,35	3.368,95	5.045,10	4.820,35	1.744,	1.774,20	3.019,20	1.209,40
25.653,50	45.440,30	50.031,85	16.767,95	23.866,40	8.105,10	42.358,88	19.815,05

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Departamento de Tráfico					Gastos Generales		Total de Egreso	Meses
Gastos de tráfico		Servicio de trenes	Telégrafos		Oficinas			
Salarios	Materiales	Salarios	Salarios	Materiales	en Londres	en Venezuela		
7.285,45	455,55	914,	322,45	49,95	36.822,90	8.113,75	88.990,40	
7.269,20	413,85	917,25	571,25	2,55	36.822,90	19.031,05	103.009.20	Enero
7.956,95	419,55	1.020,	397,25	22,75	36.822,90	15.170,65	102.930,25	Febrero
8.072,50	366,90	976,50	400,30	14,75	36.822,90	21.229,20	110.815,	Marzo
7.302,05	471,95	919,	361,05	78,30	36.822,90	12.800,75	104.353,25	Abril
7.229,10	359,50	904,	352,25	81,95	36.822,90	13.680,15	98.704.10	Mayo
7.476,20	389,20	892.10	354,65	57,45	36.822,90	10.795,82	92.279,	Junio
7.668,	351,45	886,35	320,50	11,10	36.822,90	8.497,	101.152,70	Jnlio
7.664,03	378,60	960,	381,50	39,15	36.822,90	10.555,95	89.607,58	Agosto
7.299.65	363,35	934,25	498,30	78,45	36.822,90	10.826,45	100.805,45	Setiembre
7.500,80	382,05	931,	579,35	20,50	36.822,90	13.121,35	99.541,60	Octubre
8.433.95	453.95	962,	554,10	8,80	36.822,90	8.330,55	98.750,40	Noviembre
								Diciembre
91.157,88	4.805,90	11.216,70	5.092,95	465,70	441.874,80	152.152,67	1.190.938.93	

THE BOLÍVAR RAILWAY COMPY, LTD.

Cuadro demostrativo del movimiento de Carga y Pasajeros é Ingreso y Egreso del 1º de Enero al 31 de Diciembre 1908.

INGRESO

Frutos		Mercancías		Diversos			
Kilos	Producto	Kilos	Producto	Kilos		Producto	
Bajada		Subida		Subida	Bajada	Subida	Bajada
628.733	59.544,40	217.936	26.857,10	3.545	455.130	256,60	11.110,60
844.725	78.934,20	247.105½	27.682,35	2.945	392,085	235,90	9.323,20
734,232	70.033,05	272.030	33.586,55	6.274	366.778	423.70	9.404,25
610.041½	58.717,35	208.085½	24.427,70	2.581	170.806	208,05	5.001,95
831.700½	80.130,95	235.799	27.865,50	6.244	256.437	183,10	6.757,30
685.904	62.765,	223.227	26.131,35	2.709	325.099	203:85	9'577,35
394.188	36.898,85	242.648	30.608,50	9.477	467.936	428,55	12.573,40
427.559	37.809,40	222.278	27.626,05	5.802	436.897	348,45	11.938,35
319.459	30.265,45	275.961	34.583,15	5.297	450.544	446,65	12.639,80
335.906	28.011,85	329.448	40.374,15	5.344	468.726	558,25	12.705,05
309.209	26.622,30	271.575	32.890,45	6.083	576.890	409,	15.501,30
449.979	39.492,45	387.170	46.629,25	7.820	722.631	422,25	18.946,45
6.571.636	609.225,	3.133.263	379.262,13	64.121	5.090.959	4.124,35	135.479

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Materiales de Construcción				Animales		Pasajeros			
Kilos		Producto				Números		Producto	
Subida	Bajada	Subida	Bajada	Número	Producto	Subida	Bajada	Subida	Bajada
1.760	80.270	135,45	452,20	6	42,60	250½	231	2.451,20	1.922,40
700	2.000	163.55	268,55	7	31,10	208½	211½	1.515,65	1.605,40
	24.800	126,65	360,20	27	147,20	269	282½	2.116,70	2.126,
7.641		365,15	134,20	13	62,50	185	203	1.767,10	1.796,95
3.730	11.500	499,	256,35	7	60,40	153	155	2.550,10	1.301,40
870	8.155	666,20	216,50	19	167,20	224	264	1.878,	2.077,55
		332,65	15,	6	62,20	224½	210	1.964,55	1.620,75
224		5,25	84,75	7	100,80	258½	253½	1.743,25	1.857,75
1.047	25.500	359,65	470,05	15	78,50	253½	212	2.082,70	1.334,60
1.585	2.000	290,55	1.484,25	9	86,90	193	197½	1.445,60	1.651,50
2.604	55.275	150,	393,40	24	155,30	238	195½	2.330,50	1.579,50
61.150	45.100	828,50	288,30	12	58,60	189	256¾	1.370,70	2.185,80
81.311	281.600	3.922,60	4.423,75	152	1.053,30	2.646½	2.692¼	22.216,05	21.059,60

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Totales			Total de Ingreso	Meses
Kilos	Carga	Pasajeros		
1.387.374	98.398,95	4.373,60	102.772,55	Enero
1.489.560½	116.638,85	3.121,05	119.759,90	Febrero
1.404.114	114.081,60	4.242,70	118.324,30	Marzo
999.155	88.916,90	3.564,05	92.480,95	Abril
1.345.410½	115.752,60	2.851,50	118.604,10	Mayo
1.245.964	99.727,45	3.955,55	103.683,	Junio
1.114.249	80.919,15	3.585,30	84.504,45	Julio
1.092,760	77.913,05	3.601,	81.514,05	Agosto
1.104.808	78.843,25	3.417.30	82.260,55	Setiembte
1.143.009	83.511,	3.097,10	86.608,10	Octubre
1.221.636	76.121,75	3.910,	80.031,75	Noviembra
1.673.850	106.665,80	3.556,50	110.222,30	Diciembre
5.221.890	1.137.490.35	43.275,65	1.180.766.	

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

EGRESO

Conservación de la Vía

Vía permanente		Estaciones y edificios		Puentes y Alcantarillas	
Salarios	Materiales	Salarios	Materiales	Salarios	Materiales
12.076,20	6.825,	1.535,15	1.165,75	546,05	454,35
10.765,65	5.792,30	1.670,10	972,85	1.394,65	1.522,65
12.067,75	4.710,65	1.782,70	1.400,35	1.078,10	871,20
10.917,70	4.590,10	1.708,65	464,45	1.403,15	824,55
11.592,55	4.291,95	1.051,	343,70	614,05	202,50
11.704,45	6.594,80	624,75	382,40	632,	689,30
12.479,65	3.275,50	1.590,25	543,40	658,25	467,10
11.204,40	5.028,95	339,10	307,35	954,25	610,05
11.057,05	4.078,60	409,20	318,35	887,	709,50
11.646,40	2.421,55	533,30	327,75	745,25	343,
10.976,15	2.415,55	520,55	215,80	461,90	338,65
10.733,20	2.785,70	306,55	92,75	701,15	630,30
137.231,15	52.810,65	11.991,30	6.534,90	10.075,80	7.663,15

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Departamento de Locomotoras

Locomotoras en movimiento		Locomotoras en reparación		Reparación de coches y wagones		Talleres	
Salarios	Materiales	Salarios	Materiales	Salarios	Materiales	Salarios	Materiales
1.922,50	3.975,10	4.323,80	1.673,55	1.924,65	466,65	3.129,05	1.788.
2.150,35	4.066,35	4.729,	2.360,70	2.110,25	605,30	3.296,45	1.042,35
2.450,95	4.163,75	3.444,05	684,05	2.544,90	1.511,80	4.590,75	2.196,95
2.239,35	3.590,45	3.044,80	1.473,25	2.227,35	1.914,55	3.262,10	2.852,65
2.218,	4.745,55	2.902,	318,85	1.758,30	1.110,65	3.290,25	1.576,05
1.652,45	3.969,95	3.517,30	625,20	2.429,70	1.064,45	3.702,	1.962,10
1.975,90	2.945,05	3.136,20	596,25	2.668,30	1.111,30	3.192,05	2.040,55
1.547,55	4.529,45	3.191,25	3.578,55	2.124,25	738,75	3.059,10	1.871,65
1.579,35	3.683,85	3.013,80	662,20	2.347,15	1.467,90	3.347,15	1.938,80
2.642,25	4.161,65	2.635,65	587,15	2.829,05	1.153,60	3.214,95	1.957,15
2.333,80	3.765,20	2.855,30	2.461,15	2.548,80	702,80	3.225,20	2.024,80
1.973,15	4.328,50	2.850,30	1.252,15	2.686,40	610,85	3.522,80	1.749,70
24.685,60	47.924,85	39.643,45	16.273,05	28.199,10	12.458,60	40.831,85	24.000,75

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Departamento de Tráfico					Gastos Generales		Total de Egreso	Meses
Gastos de tráfico		Servicio de trenes	Telégrafos		Oficinas			
Salarios	Materiales	Salarios	Salarios	Materiales	en Londres	en Venezuela		
7.822,55	440,75	924,95	621,	89,35	36.822,90	13.500,40	101.827,70	Enero
7.941,45	327,65	931,	478,10	15,20	36.822,90	11.491,25	101.036,50	Febrero
8.611,90	422,65	969,50	522,35	94,90	36.822,90	10.631,25	101.573,40	Marzo
7.391,20	421,	936,	485,50	20,15	36.822,90	15.771,35	102.361,20	Abril
7.288,70	375,	965,25	510,10	39,	36.822,90	18.565,15	100.581,50	Mayo
7.296,85	400,60	975,40	511,70	54,60	36.822,90	18.234,85	103.847,75	Junio
7.580,40	365,50	919,25	630,	65,60	36.822,90	11.926,75	94.990,15	Jnlio
7.538,70	360,30	1.032,45	597,15	11,45	36.822,90	16.226,55	101.674,15	Agosto
7.898,90	420,60	929,	663,10	84,80	36.822,90	15.678,20	97.997,40	Setiembre
7.665,45	462,30	990,60	604,	151,35	36.822,90	12.699,	94.614,30	Octubre
8.716,35	392,	990,60	987,95	127,	36.822,90	12.001,30	94.983,75	Noviembre
7.831,35	391,25	973,	714,70	35,15	36.822,90	10.073,70	91.075,55	Diciembre
93.133,80	4.779,60	11.537,	7.325,65	778,55	441.874,80	166.799,75	1.186.563,35	

FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

DOCUMENTO NÚMERO 172

Ferrocarril Central de Venezuela.—Caracas: 10 de Marzo de 1909. —Gob. N. 14.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Presente.

Ciudadano Ministro:

Tengo el honor de enviarle adjunto á la presente, las cuentas correspondientes al movimiento de explotación de este ferrocarril en los años de 1907 y 1908, compuestas de tres cuadros para cada año, y á continuación doy á usted una exposición del adelanto de la Empresa en los dos años referidos, en atención á la Circular número 287 y fecha 3 de noviembre de 1908, de ese Ministerio.

Año de 1907

El 16 de Enero del año de 1907 se inauguró en este ferrocarril un servicio de carros eléctricos en la sección de Caracas á Petare, este servicio ha sido de notable utilidad y ventajas para el público, por haber permitido aumentar considerablemente el número de trenes diarios y rebajar el precio del pasaje en carros eléctricos. Los domingos, sobre todo, se hace un servicio muy frecuente, corriendo la mayor parte del día trenes á cada media hora, como puede verse en los Itinerarios de este ferrocarril, enviados á ese Ministerio adjuntos á nuestro oficio número 4, de fecha 15 de Enero de 1909.

El material eléctrico empleado en esta instalación, es todo de primera clase y fue suplido por la muy conocida casa "Algemeina Elektricitate Gesellschaft" de Berlín, quienes mandaron un especialista para ayudar á la montura. La línea aérea consiste de alambre de cobre de 0000 sostenido por postes de hierro, forma de reja colocados cada 33 metros, excepto en las curvas que necesitan una construcción especial por medio de vientos y aisladores para que el alambre siempre quede suspendido en el centro de la vía.

En el lugar denominado "Pan Sembrar" K. 3,900, se construyó una casa para la maquinaria eléctrica donde se recibe la fuerza trifasica de 5.000 volts que suple la Compañía Anónima La Electricidad de Caracas y con ésta, genera nuestra maquinaria corriente continua de 550 volts para hacer funcionar los

carros eléctricos. La maquinaria se compone de dos equipos completos para que sirva uno como reserva; constan de

Un motor de 5.000 volts. 50 cyclos
acoplado con un dynamo compound 550 volts
150 kiloivatts. 950 revoluciones por minuto
el cuadro de distribución, etc· y otros accesorios.

Los carros que hacen este servicio son tras de los mismos coches de pasajeros de los trenes á vapor, que con una ligera modificación en uno de los bogies se les ha instalado el alambrado especial.

En la reconstrucción de la línea hacia Santa Lucía, se ha hecho de nuevo toda la parte destruida desde el kilómetro 37 hasta Arenaza, kilómetro 40, donde se construyó una pequeña Estación de cimento armado con tejas de cimento comprimido y se procedió á la construcción de un puente sobre el río Guaire en ese lugar.

Se concluyó en la Estación Caracas la construcción de un taller para reparación de maquinarias, etc. El edificio mide una superficie de 30' x 150' ó sean 9,14 metros ancho por 45,70 metros de largo, hecho con paredes de cimento armado y el techo aunque vino arreglado para usarse hierro acanalado, se adaptó para colocar las tejas de cimento comprimido, que fabrica en el país el señor Doctor González.

En la Estación Caracas se construyó una plataforma extra para el servicio de pasajeros de los trenes de vapor.

Año de 1908

En este año se concluyó la construcción de un puente sobre el río Guaire, frente á la Estación Arenaza, kilómetro 40. Este puente consiste de dos tramos, uno de 30 metros y el otro de 15,85 metros.

Los rieles están colocados hasta el kilómetro 42, pero como ahí no hay sitio propio para estación, ha quedado al término del tráfico para los pasajeros en Arenaza.

Se construyó una pequeña estación en Tusmare, kilómetro 27¼.

En estos dos años, tanto la línea como el material rodante, se han conservado en buen estado.

Tengo el honor de suscribirme

De usted, ciudadano Ministro,

Atento y S. S.

por la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela,

Albert Cherry.
Administrador.

N. 1 FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

Cuenta y relación del movimiento de Pasajes correspondiente al año 1º de Enero al 31 de Diciembre de 1907

Estaciones	Nº 2ª clase	Producto Bolívares
Caracas á		
Sabana Grande	6.855	2.978,75
Chacao	22.053½	11.404,25
Agua de Maíz	786	791,
Petare	22.259	23.156,25
Tusmare	9	22,50
La Envidia	858	1.896,50
Los Mangos	1.353½	3.888,
Arenaza	776	2.662,
Petare á		
Caracas	12.505½	13.246,
Chacao	1.309	671,75
Tusmare	1	2,50
La Envidia	159	370,50
Los Mangos	142	417,
Arenaza	94	324,
Tusmare á		
Caracas	23	56,50
La Envidia á		
Caracas	350½	799,25
Los Mangos á		
Caracas	1.286½	3.728,50
Arenaza á		
Caracas	1.054½	3.587,75
La Envidia	30	30,
	71.905	70.033,
Abonos mensuales (74)	2.820	705,
Billetes de conductores	44.044	28.602,
Trenes expresos (17)		150,
Coches especiales		590,
	118.769	100.080,

Caracas: 1º de enero de 1908.

CUADRO Nº 2 FERROCARRIL CEN

Cuenta y relación del movimiento de carga correspondiente

Estaciones	Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
	Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto
Caracas á						
Petare			1.032	10.50	10.634	85,60
El Encantado			1.500	19,50	185.164	2.457,25
Lira					20.460	366,95
Tusmare					300	6,52
La Envidia					3.720	81,
Los Mangos					5.492	135,33
Arenaza					1.800	49,50
Petare á						
Caracas			1.895	21.55		
El Encantado						
Tusmare						
La Envidia						
Los Mangos						
Arenaza						
El Encantado á						
Caracas			2.392	42,65	39.663	295,40
Petare			240	5,		
La Envidia						
Lira á						
Caracas		—	2.747	59,74	2.100	3 1,
Petare			850	15,		
Van			10.656	173,94	269.333	3.509,05

RAL DE VENEZUELA

l año del 1° *de enero al* 31 *de diciembre de* 1907

Diversos		Animales		Totales		
Peso	Producto	N°	Producto	N° de animales	Peso Kilos	Productos Bolívares
42.749	698,75	86	108,	86	54.415	902,85
206.925	2.594,70	6	24,	6	393.589	5.095,45
5.746	131,10	.....	.....	.....	26.206	498,05
2.972	79,10	1	2,	1	3.272	87,62
45.406	951,69	9	33,50	9	49.126	1.066,19
113.049	3.323,93	92	403,37	92	118.541	3.862,63
58.802	1.753,45	85	504,	85	60.602	2.306,85
24.302	396,25	126	143,75	126	26.287	561,55
1.420	49,	.....	.....	.....	1.420	49,
1.650	51,50	.....	.....	.....	1.650	51,50
2.820	67,05	.....	.....	.....	2.820	67,05
1.260	46,50	13	84,	18	1.260	130,50
1.250	40,50	8	39,	8	1.250	79,50
145.222	1.562,33	2	2,50	2	187.277	1.902,88
.....	.....	.....	.....	.....	240	5,
10	1,	.....	.....	.....	10	1,
1.422	23,50	.....	.....	.....	6.269	114,74
.....	.....	.....	.....	.....	850	15,
655.095	11.770,35	433	1.344,12	433	935.184	16.797,46

CONCLUYE E

Estaciones	Mercancías		Frutos		Materiales de construción	
	Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto
Vienen.....	.....	.....	10.656	173,94	269.333	3.509,0
Tusmare á						
Caracas.....	.....	.....	160.204	2.543,92	7.640	121,4
Petare	.....	.....	120	3,	.....	.....
La Envidia....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Los Mangos....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Envidia á						
Caracas.....	.....	.....	672.562	9.860,20	3.020	45,3
Petare	.....	.....	620	10,	.....	.....
El Encantado..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Los Mangos á						
Caracas.....	.....	.....	4.435.331	65.923,76	94.845	1.544,87
Petare	.....	.....	484	14,	.....	.....
El Encantado..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tusmare	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Envidia....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arenaza á						
Caracas.....	.....	.....	1.682.572	26.556,25	.....	.....
Petare.....	.....	.....	660	5,50	.....	.....
La Envidia....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Los Mangos...	.....	.....	3.274	29,55	.....	.....
			6.966.483	105.120,12	374.838	5.220,66

UADRO Nº 2

Diversos		Animales		Totales		
Peso	Producto	Nº	Producto	Nº de animales	Pesos Kilos	Productos Bolívares
655.095	11.770,35	433	1.344,12	433	935.184	16.797,46
1.464	39.85	11	11,50	11	169.308	2.716,71
290	7,	1	1,	1	410	11,
120	3,	.....	.....	.....	120	3,
200	2,	1	1,	1	200	3,
3.236	88,46	64	69,	64	678.818	10.062,96
900	18,50	5	17,	5	1.520	45,50
.....	.....	3	4,50	3	.....	4,50
11.823	397,48	358	940,75	358	4.541.999	68,806,86
1.987	47,75	42	98,	42	2.471	159,75
.....	.....	1	2,	1	.....	2,
.....	.....	1	1,	1	.....	1,
40	1,	.....	.....	.....	40	1,
9.547	342,	136	399,25	136	1.692.119	27.297.50
884	23,20	12	45,50	12	1.544	74,20
650	8,10	.....	.....	.....	650	8.10
924	16,50	4	4,	4	4.198	50,15
687.160	12.765,29	1.072	2.938,62	1.072	8.028.481	126.044,69

Caracas: 1º de enero de 1908.

Nº 3 FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

Estado de las Salidas y Entradas de la Explotación en el año del 1º de enero al 31 de diciembre de 1907

SALIDAS

	Bolívares	Bolívares	Bolívares
CONSERVACIÓN DE LA VÍA *Vía permanente*			
Salarios	45.078,51		
Materiales	9.037,91	54.116,42	
Conservación de puentes			
Salarios	347,75		
Materiales	240,70	588,45	
Conservación de estaciones			
Salarios	314,		
Materiales	355,33	671,33	55.376,20
DEPARTAMENTO DE LOCOMOTORAS *Locomotoras en movimiento*			
Salarios	6.079,55		
Materiales	34.476,91	40.556,46	
Reparación de locomotoras			
Salarios	16.674,44		
Materiales	5.805,36	22.479,80	
Reparación de coches			
Salarios	1,913,88		
Materiales	713,01	2.626,89	
Reparación de wagones			
Salarios	3.497,13		
Materiales	2.130,15	5.627,28	
Servicio de agua			
Salarios	390,88		
Materiales	259,83	650.71	
Taller			
Salarios	4.630,33		
Materiales	919,18	5.549,51	77.490,65
Van			132.866,85

CONTINUA EL CUADRO Nº 3

	Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen	.....	....	132 866,85
DEPARTAMENTO DEL TRÁFICO			
Servicio de Estaciones			
Salarios	18.472,66		
Materiales	410,26	18.882,92	
Servicio de trenes			
Salarios	4.682,62		
Materiales	877,78	5.560,40	24.443,32
TRACCIÓN ELÉCTRICA			
Conservación de línea eléctrica			
Salarios	1,129,		
Materiales	37,	1.166,	
Carros eléctricos en movimiento			
Salarios	3.294,15		
Materiales y fuerza eléctrica	14.916,07	18.210,22	
Reparación de carros eléctricos			
Salarios	973,52		
Materiales	1.463,64	2.437,16	
Cuido de maquinaria eléctrica			
Salarios	1.639,12		
Materiales	148,74	1.787,86	23 601,24
Gastos Generales			
Salarios, etc	.....	25.279,14	
Materiales	.....	260,46	25.539,60
			206.451,01

CONCLUYE EL CUADRO Nº 3

ENTRADAS

		Kilos	Número	Bolívares	Bolívares
	Pasajes				
	2ª Clase		71.905	70.033,	
(47)	Abonos mensuales		2 820	705,	
	Billetes de conductores		44 044	28 602,	
(1)	Trenes expresos			150.	
(7)	Coches especiales			590,	100 080,
			118.769		
	Fletes				
	Frutos	6.966.482		105,120,12	
	Materiales de construcción	374 838		5.220,66	
	Diversos	687.160		12.765,29	
	Animales		1.072	2 938,62	126.044,69
		8.028.481			
	Diversos recibos				480,
					26.604,69
	Balance á deducir				20.153,68
					206 451,01

N. 1

FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

Cuenta y relación del movimiento de Pasajeros en el año de 1908

Estaciones	Nº 2ª clase	Producto Bolívares
Caracas á		
Sabana Grande	5.807	2.373,50
Chacao	32.405	16.202,50
Petare	26.451½	26.040,
Encantado	10	25,
La Envidia	599	1.376,
Los Mangos	285½	783,50
Arenaza	1.774½	6.122,
Petare á		
Caracas	13.045	13.052,
Chacao	1.916	953,50
La Envidia	122	282,
Los Mangos	28½	79,50
Arenaza	168	578,
La Envidia á		
Caracas	263½	616,75
Los Mangos á		
Caracas	155	449,
Arenaza á		
Caracas	2.493	8.462,25
La Envidia	42	42,
Abonos mensuales (61)	3.510	1.100,
Coches especiales (6)		400,
Billetes de conductores	42.605	28.860,75
	131.686	100.080,

Caracas: 1º de enero de 1909.

CUADRO Nº 2 FERROCARRIL CE

Cuenta y relación del movimiento de carga correspondient

Estaciones	Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
	Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto
Caracas á						
Petare	4.980	49,80			4.300	43,50
El Encantado	248.334	2.274,25	600	7,20	89.241	1.098,9
Lira	1.304	23,90			94.689	1.313,5
Tusmare	7.177	164,				
La Envidia	40.710	938,75				
Los Mangos	37.675	970,55				
Arenaza	141.088	4.017,40			1.980	54,4
Petare á						
Caracas			1.114	12,15		
El Encantado						
Lira	370	11,25				
Tusmare	139	4,50				
La Envidia	704	17,	774	17,50		
Los Mangos						
Arenaza						
El Encantado á						
Caracas	173.108	1.758,45	51.546	564,30	19.926	131,3
Petare			304	5,		
Arenaza						
Lira á						
Caracas			37.824	487,95		
Petare			1.150	15,50		
El Encantdo			192.000	1.280,		
Van	655.889	10.229,85	285.312	1.389,60	210.136	2.641,8

RAL DE VENEZUELA

año del 1º *de enero al* 31 *de diciembre de* 1908

Diversos		Animales		Totales		
Peso	Producto	Nº	Producto	Nº de animales	Peso Kilos	Productos Bolívares
65.117	1.055,55	242	163,25	242	74.397	1.312,10
385.654	5.066,85	9	16,	9	723.829	8.463,25
66.767	1.166,70	5	1,50	5	162.760	2.505,65
262	11,25	1	2,	1	7.439	177,25
13.449	379,85	11	39,	11	54.159	1.357,60
22.405	653,70	12	65,	12	60.080	1.689,25
74.914	2.409,30	190	956,	190	217.982	7.437,15
17.721	309,30	92	78,25	92	18.835	399,70
4.065	189,	.....	.....	.....	4.065	189,
475	28,	.....	.....	.....	845	39,25
350	15,	.....	.....	.....	489	19,50
1.889	53,	.....	.....	.....	3.367	87,50
415	13,50	4	15,	4	415	28,50
4.278	141,05	25	142,	25	4.278	283,05
102.217	1.555,25	3	4,50	3	346.792	3.613,85
30	2,	.....	.....	.....	334	7,
80	2,	5	10,	5	80	12,
2.771	57,45	1	1,50	1	40.595	546,90
.....	.....	.....	.....	.....	1.560	15,50
.....	.....	.....	.....	.....	192.000	1.280,
762.859	13.108,75	433	1.484,00	600	1.914.291	29.564,00

CONCLUYE EL

Estaciones	Mercancías		Frutos		Materiales de construción	
	Peso	Producto	Peso	Producto	Peso	Producto
Vienen.....	655.889	10.229 85	285.312	1.389,60	210.136	2.641,80
Tusmare á						
Caracas.....	.....	.....	105.964	1.671,60	.....	.....
Petare	.....	.....	15.584	232,60	.....	.....
La Envidia á						
Caracas.....	.....	.....	1.435.651	20.380,50	.....	.....
Petare	.....	.....	680	12,	.....	.....
El Encantado..	.....	.....	10.000	100,	.....	.....
Los Mangos á						
Caracas.....	.....	.....	1.111.320	16.032,30	.....	.....
Petare	.....	.....	985	19,60	.....	.....
El Encantado..	.....	.....	10.000	100,	.....	.....
Tusmare	.....	.....	60	1,50	.....	.....
Arenaza	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arenaza á						
Caracas.....	.....	.....	4.169.683	66.223,57	.....	.....
Petare.....	.....	.....	623	15,40	.....	.....
El Encantado.	.....	.....	610.188	6.104,75	.....	.....
Lira.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tusmare.....	.....	.....	294	5,25	.....	.....
La Envidia....	.....	.....	2.893	30,25	.....	.....
Los Mangos...	.....	.....	1.620	17,30	.....	.....
	655.589	10.229 85	7.761.257	113.336,22	210.131	2.641,80

CUADRO Nº 2

Diversos		Animales		Totales		
Peso	Producto	Nº	Producto	Nº de animales	Pesos Kilos	Productos Bolívares
762.859	13.108,75	600	1.484,	600	1.914.291	29.564,
422	11,	19	11,	19	106.386	1.693,60
40	2,	7	8,	7	15.624	242,60
1.557	45,80	29	70,	29	1.437.208	20.496,30
240	12,	.....	.....	.....	920	24,
.....	.....	.....	.....	.....	10.000	100,
2.759	88,75	37	104,50	37	1.114.079	16.225,55
100	3,50	1	2,	1	1.085	25,10
.....	.....	.....	.....	.....	10.000	100,
.....	.....	.....	.....	.....	60	1,50
20	1,	1	2,	1	20	3,
21.705	812,65	358	1.121,75	358	7.191.388	68.157.97
1.719	58,50	18	92,75	18	2.342	166,65
.....	.....	.....	.....	.....	610.188	6.104,75
60	3,	.....	.....	.....	60	3,
.....	.....	.....	.....	.....	294	5,25
515	7,	.....	.....	.....	3.408	37,25
360	5,60	2	2,50	2	1.980	25,40
792.356	13.759,55	1.072	2.938,62	1.072	9.419.333	142.175,92

Caracas: 1º de enero de 1909.

N° 3 FERROCARRIL CENTRAL DE VENEZUELA

Estado de las Salidas y Entradas de la Explotación en el año del 1° de enero al 31 de diciembre de 1908

SALIDAS

	Bolívares	Bolívares	Bolívares
CONSERVACIÓN DE LA VÍA			
Vía permanente			
Salarios	49.000,38		
Materiales	15.726,89	64.727,27	
Conservación de puentes			
Salarios	566,70		
Materiales	1.043,32	1.610,02	
Conservación de estaciones			
Salarios	1.081,73		
Materiales	686,20	1.767,93	68.105,22
DEPARTAMENTO DE LOCOMOTORAS			
Locomotoras en movimiento			
Salarios	7.268,97		
Materiales	32.541,15	39.810,12	
Reparación de locomotoras			
Salarios	13.937,94		
Materiales	3.697,37	17.635,31	
Reparación de coches			
Salarios	515,89		
Materiales	1.048,32	1.564,21	
Reparación de wagones			
Salarios	4.395.14		
Materiales	2.443,58	6.838,72	
Servicio de agua			
Salarios	697,52		
Materiales	192,61	890,13	
Taller			
Salarios	2.080,25		
Materiales	1.235,28	3.315,53	70.054,02
Van			138.159,24

CONTINUA EL CUADRO Nº 3

	Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen	.....	.....	138.159,24
DEPARTAMENTO DEL TRÁFICO			
Servicio de Estaciones			
Salarios	22.850,72		
Materiales	500,21	23.350,93	
Servicio de trenes			
Salarios	5.511.12		
Materiales	994,54	6.505,66	29.856,59
TRACCIÓN ELÉCTRICA			
Conservación de línea eléctrica			
Salarios	1.474,32		
Materiales	39,60	1.513,92	
Carros eléctricos en movimiento			
Salarios	3.886,27		
Materiales y fuerza eléctrica	15.572,59	19.458,86	
Reparación de carros eléctricos			
Salarios	5.342,78		
Materiales	5.546,24	10.889,02	
Cuido de maquinaria eléctrica			
Salarios	1.614,26		
Materiales	197,15	1.811,41	33.673,21
Gastos Generales			
Salarios, etc	26.455,59		
Materiales	2.545,37		29.217,59
Derechos de Estampillas de Instr.	216,63		
			230 906,63

CONCLUYE EL CUADRO Nº 3

ENTRADAS

	Kilos	Número	Bolívares	Bolívares
Pasajes				
2ª Clase		85 571	77.437.50	
De conductores		42.605	28.860,75	
Abonos mensuales (61)		3.510	1.100,	
Coches especiales (6)			400,	107.798,25
		131.686		
Fletes				
Mercancías	655.589		10.229,85	
Frutos	7.761.257		113.336,22	
Materiales de construcción	210.131		2.641,80	
Diversos	792.356		13.759,55	
Animales		1.072	2 908,50	142.875,92
	9.419.338			
Diversos recibos				485,
				251.159,17
Balance á deducir				20.252,54
				230.906.63

GRAN FERROCARRIL DE LA CEIBA

DOCUMENTO NÚMERO 173

Gran Ferrocarril de La Ceiba.—Compañía Anónima.—Capital: Bs. 8.000.000.—Gerencia.—Número.—Maracaibo: 28 de febrero de 1909.

Datos estadísticos pedidos por el Ministerio de Obras Públicas

AÑO DE 1907

Carga movilizada por el ferrocarril:

	Kilogramos.		
De Subida ó sea Importación.....	4.416.614	B	225.009,07
De Bajada ó sea Exportación.....	15.628.636		534.556,15
Movilización total: Kilos:	20.045.250	B	759.565,22

Movilización de pasajeros:

De Primera Clase	Nº	762	B	7.282,
De Segunda clase.....	"	2.224		14.700,
Movilización total.....	Nº	2.986	B	21.982,

Gastos por explotación, obras y administración .....B 385.133,76

AÑO DE 1908

Carga movilizada por el ferrocarril:

	Kilogramos		
De Subida ó sea Importación.....	4.367.975.25	B	230.848,39
De Bajada ó sea Exportación.....	11.027.347.08		523.911,87
Movilización total: Kilos:	15.395.322.33	B	754.760,26

Movilización de pasajeros:

De Primera clase	Nº	740	B	6.903,
Do Segunda clase	"	2.871		17.640,
Movilización total	Nº	3.611	B	24.543,

Gastos por explotación, obras y administración .....B 406.810,97

R. Belloso Rincón.

Gran Ferrocarril de La Ceiba.—Compañía Anónima.—Capital: Bs. 8.000.000.—Gerencia.—Número 429.—Maracaibo: 28 de febrero de 1909.

Datos relativos á la Compañía Anónima "Gran Ferrocarril de La Ceiba" exigidos por el señor Ministro de Obras Públicas para la Memoria respectiva.

Capital social	B	8.000.000,	
" "		8.000.000,	invertido
Precio kilométrico		98.159,50	

Dividendos repartidos en los años económicos siguientes:

En 1900	Bs.	4.53.20.80	p%	sobre el capital social.		
" 1901	"	2.528	"	"	"	"
" 1902	"	3.692	"	"	"	"
" 1903	"	4.72.84.63	"	"	"	"
" 1904	"	3.25.41.94	"	"	"	"
" 1905	"	3.32.	"	"	"	"
" 1906	"	4·629.	"	"	"	"
" 1907	"	4.34.34.27	"	"	"	"

Longitud, según contrato:

Para la primera sección; 35 kilómetros.

Para la segunda sección, quedó al arbitrio de los Promotores, que la construyeron hasta Motatán. — 46.500 kilómetros.

Longitud construida: 81.500 kilómetros.—(De La Ceiba á Motatán.)

Ancho de la vía, entre riel, según contrato:

3 pies ingleses;—m.0.95

Pendiente máxima: 3 p%.

Longitud con pendientes:	á m.0	6	kilómetros.
	á m.0.50	9	id.
	á m.0.80	28	id.
	á m.1.	15.500	id.
	á m.2.	15	id.
	á m.2.50	5	id.
	á m.3.	3	id.
Longitud total.....		81.500	kilómetros.

Radio mínimo: 27 metros.
Número de puentes:

De hierro.....	3
De madera resistente.	29
Total.....	32 puentes.

Longitud total de estos puentes: 787.36 metros.
Acantarillas construídas: 123.— Longitud de alcantarillas: 261.16 metros.
Número de estaciones: 3. Construídas en La Ceiba, Sabana de Mendoza y Motatán.

Material rodante en actividad:
6 Locomotoras con un peso total de 121 toneladas.
Peso medio de una Locomotora: 20.16 id.
4 wagones para pasajeros. Entre ellos el nuevo construido en los mismos talleres.
30 carros ó wagones de carga. Entre ellos 6 nuevos, importados recientemente.
9 plataformas para el trasporte de maderas y material, de capacidad de 5, 8, y 10 toneladas.
10 carros de línea para los trabajos de cuadrillas.
1 carro para el trasporte de bestias, cubierto.
1 id de gasolina para la inspección de la línea.
1 id abierto para el tranvía de vapor que funciona diariamente hasta el kilómetro 10.
1 id para bestias.

Número de trenes al día: 2.— Trayecto recorrido diariamente por los trenes: 326 kilómetros.—Velocidad media: 20 kilómetros por hora.—Gasto de grasa, aceite y combustible, por kilómetro: 0.78 bolívares.—Alimentación de agua: Por un Molino y cuatro Sifones de vapor.

Término medio del tráfico anual: 120.000 cargas. 11.040.000 kilos.

Término medio del tráfico anual de pasajeros: 2.663.
" " de los ingresos anuales: Bs. 625.116,30.
" " de los egresos anuales: " 359.233,85.
" " del producto anual sobre el capital social: Bs. 3.32.35.30 p%.

Especificación :

Empleados	de la Dirección:	28.	Sueldos	Bs. 8.820	mensual.
"	de vías, obras etc.:	58.	"	" 8.282	"
"	del tráfico:	49.	"	" 5.610	"
"	de los talleres	14.	"	" 2.980	"

La Compañía ha sustituido, en el curso de poco tiempo, con puentes de hierro, 3 de madera, en los puntos denominados "Lan Dantas," "Quebrada Seca" y "Quebrada Blanca," salvando así graves dificultades en la época de invierno. El último puente, sobre todo, ha sido de bastante aliento, pues su extensión longitudinal era de 130 metros, y ha quedado reducido á 10 metros de luz, terraplenándose el resto con sus arcadas de manpostería.

Se han establecido provisiones de agua en toda la línea, en lugares convenientes, para las locomotoras en marcha, por medio de Sifones de vapor.

Los Talleres de Mecánica y Herrería y Carpintería. se han organizado de manera satisfactoria, y se practican en ellos trabajos de reparaciones al material fijo y rodante, muy importantes.

En los mismos Talleres se ha construido un wagón de primera para pasajeros, que ha resultado de muy buenas condiciones, construido con maderas del país.

Está en construcción un wagón de segunda para pasajeros; y se procederá en breve á construir otro de primera en las mismas condiciones que el primero.

Periódicamente se han cambiado por rieles nuevos los que se han considerado inútiles para el tráfico, y se ha aumentado el número de wagones de carga.

Otras mejoras importantes se llevan á cabo en cada año económico.

El Gerente de la Compañía,

R. Belloso Rincón.

GRAN FERROCARRIL DEL TÁCHIRA

DOCUMENTO NÚMERO 174

INFORME

solicitado por el Ministerio de Obras Públicas en su nota fecha 3 de noviembre último, sobre las obras de conservación, reparación y progreso ejecutadas por la Compañía Anónima "Gran Ferrocarril del Táchira" en su línea férrea de Encontrados á Uracá.

AÑO DE 1907

Obras de Arte.—Entre las obras de progreso realizadas en el año, en este ramo, figura en primer término la construcción de un puente de hierro sobre el río "Grita," en reemplazo del viejo de madera que allí existía. Para apreciar los importantes beneficios que con la nueva obra de hierro reporta el público y á la Compañía, basta recordar que por tres veces las torrentosas avenidas de ese río destruyeron el anterior puente de madera, con los consiguientes perjuicios para el tráfico y para los intereses de la Empresa. El nuevo puente está formado de cuatro tramos de hierro que miden en conjunto 105 metros de largo y descansan sobre sólidos y bien fundados machones de mampostería.

A más de los trabajos de reparación hechos á los puentes y alcantarillas en general, se construyeron de estas últimas una de mampostería y se reconstruyeron 19; 3 del mencionado material y 16 de madera de vera.

En los edificios de la Compañía se hicieron reparaciones importantes. En la Estación La Fría se construyeron:

1 campamento para pernoctar los arrieros.
1 depósito para guardar materiales.
1 nuevo embarcadero para animales.

Balasto.—El balastado que se viene practicando en la vía no es un trabajo ordinario; es lo que puede decirse la reconstrucción de la línea; ésta viene levantándose á una altura no menor de 0.50 metros, y en grandes trechos, como en los kilómetros 65 al 67 y 73 al 75, á una altura que ha variado entre un metro y 1 m 30, con el fin de ponerla á salvo de las inundaciones frecuentes en esos puntos y de rellenar en otros los senos que existían con notables perjuicios para el material rodante; en los kilómetros que se han venido balastando, también se han rectificado y modificado todas las curvas y la mayor parte de las rectas, dándole á las primeras una curvatura regular y de acuerdo con el radio que les corresponde, y entrando la línea en las últimas; además, se viene cambiando gran número de rieles y durmientes y reclavando la

vía. En el año que nos ocupa, por la forma en que se está haciendo el trabajo y por la gran cantidad de granzón que consumieron los empalmes de la línea con el nuevo puente "Grita", el balastado alcanzó solamente á 5.177 metros lineales. Para este servicio hay destinado uno ó dos trenes, y las Balasteras, de donde se extrae el material, han recibido mejoras importantes. Se llevaron á la línea, por todo, 25.380 metros cúbicos de balasto.

Exploración.—A causa de la poca amplitud que se le dió al desmonte de la vía cuando se construyó, se resolvió hacer este trabajo en 20 metros hácia cada lado, evitando con ello la caída de los grandes árboles que proporcionaban inconvenientes en el tráfico y desperfectos á la línea. En el año alcanzó la exploración á 49.254 metros lineales.

Diques ó Pretiles.—Las defensas construidas á orillas del río "Zulia," desde el Kilómetro 26 hasta el 57, para salvar la línea de los constantes daños que periódicamente le ocasionaban las aguas desbordadas de este río, con las consiguientes paralizaciones del tráfico, han dado los resultados deseados. En este año se hicieron reparaciones importantes en toda la extensión de pretiles y se mudó un trayecto de 2.100 metros más hácia la orilla del río, que por estar distante de ésta sufrieron graves deterioros en la anterior creciente.

Talleres.—Se ejecutaron en ellos mejoras de importancia y se instaló un tren de fundición para construir algunas piezas de locomotoras de reposición constante, tales como zapatos, bronces, anillos de ajuste, &.

Mantenimiento de la línea.—Este trabajo está á cargo de 10 cuadrillas fijas, con un personal cada una de 6 á 7 obreros. En el presente año se verificó con la mayor regularidad y eficacia.

Durmientes.—Se cambiaron en el año 4.774.

Terrenos de la Compañía.—En el presente año quedó terminada la delimitación de terrenos concedidos á la Compañía por el Gobierno Nacional, según resoluciones del Ministerio de Fomento de 3 y 6 de junio de 1905. Se midieron 38.732 hectáreas y 358 metros cuadrados, 23 centímetros, trazándose 21 planos de 1/5.000, representando cada uno un lote de una legua cuadrada; un plano de la línea y sus terrenos á la escala de 1/100.000; y un plano general á grande escala. Este trabajo de mensura resultó muy laborioso á causa de los inconvenientes del terreno.

AÑO DE 1908

Obras de Arte.—En el presente año se reemplazó el puente viejo de madera que existía sobre el caño "Fraile," por uno de hierro de 16 metros de luz, montado sobre estribos de mampostería; y está al concluirse otro puente de hierro y mampostería sobre el caño "Albino," de 22 metros de luz, para reemplazar otro viejo de madera. Con estas obras á excepción de la de madera que

existe sobre el río "Lobaterita", todos los grandes puentes de la línea son de hierro y mampostería, lo cual se traduce en garantías para un buen servicio.

También se construyó una alcantarilla grande de mampostería; se reconstruyeron 19; 16 de madera de vera y 3 de mampostería, y, en general, todas fueron convenientemente reparadas.

Todos los edificios de la Compañía fueron reparados, recibiendo además, mejoras de importancia, tales como la construcción de un nuevo tambo en La Fría para abrigar el material rodante que se dedica al servicio del balasto; y la reconstrucción de una casa para empleados en Encontrados; ésta y otra casa de planta alta que existe en la misma Estación con igual objeto, fueron dotadas de dos cloacas de 70 y 86 metros de longitud. Los pisos de los sotechados para coches de pasajeros, para el gato hidráulico y el contiguo al Taller de Carpintería, fueron rellenados con balasto. El sotechado para locomotoras también se rellenó con granzón y se le puso pavimento de cimento de 10 centímetros de espesor.

En los alrededores de la Estación y demás edificios en Encontrados se detenían las aguas pluviales, formándose verdaderos focos de infección. Se procedió á rellenar el piso con balasto y se construyó un sistema de desagües de concreto para la fácil salida de las aguas que caigan sobre la superficie balastada. También se construyó otro sistema de canales de concreto de 30 centímetros de diámetro y 139 m 20 cuadrados de pavimento de cimento en las aceras de varios edificios. Con estos trabajos ha cambiado beneficiosamente el estado sanitario del lugar y la obra ha resultado, además, de ornato y embellecimiento para la población.

En los rellenos del piso se invirtieron 1.200 metros cúbicos de balasto para una superficie de 8.000 metros cuadrados, y los metros lineales de desagües y canales de concreto construidos montaron á 333,50.

Balasto.—En el mes de setiembre del presente año de 1908 quedó terminado el balastado de la Segunda Sección de la vía y se empezó el de la Primera (de Encontrados á El Guayabo, Kilómetro 57), donde ya existían algunos trayectos balastados. El balasto alcanzó en todo el año á 5.428 metros lineales y no fué más, debido á la continuación y término de las rectificaciones de los kilómetros 106, 107, 108 y 109, que constituyen las obras complementarias del puente "Grita," y á los empalmes de la vía con los nuevos puentes "Fraile" y "Albino". Entre este año y el pasado, el movimiento de tierra en la rectificación de esos kilómetros alcanzó á 21.832 metros cúbicos, de los cuales 20.000 en terraplenes ó rellenos y 1.832 en desmontes ó rebajos. En los empalmes de la línea con el nuevo puente "Fraile" se emplearon 1.664 metros cúbicos de balasto. Estos trabajos se hicieron necesarios, tanto para llevar la rasante á una altura de 2 m 40 y de

1 metro que fueron las alturas que se le dieron respectivamente á los nuevos puentes "Grita" y "Fraile" sobre las que tenían las viejas obras, como para hacer desaparecer las pendientes rápidas y consecutivas que existían en los precitados kilómetros y poner á salvo de las inundaciones al Kilómetro 64, donde se encuentra el último puente mencionado. En los empalmes con el nuevo puente sobre el caño "Albino" que está al terminarse, se han empleado, hasta diciembre, 2.624 metros cúbicos de balasto.

En una nueva é importante modificación de la línea en el punto denominado "Las Cuchillas", Kilómetro 111, se han hecho hasta el mismo mes de diciembre, 1.800 metros cúbicos de corte á media falda de cerro.

En las Balasteras se hicieron varias reparaciones, habiendo suministrado durante el año, 28.716 metros cúbicos de material.

A fin de facilitar el enlace de los trenes de balasto con los de comercio, en la Primera Sección de la vía, se construyó un desvío en el Kilómetro 13.

Exploración.—El desmonte de 20 metros á cada lado de los rieles se terminó en este año, habiéndose explorado 42.891 metros lineales.

Diques ó pretiles.—Fueron reparadas todas las roturas causadas por las aguas y se construyeron algunos trayectos. También se reconstruyó el pretil del puerto de Encontrados porque un derrumbe de la ribera lo destruyó en parte.

Talleres.—Fueron dotados de nuevas é importantes maquinarias con las cuales están en capacidad de atender á todas las necesidades de la Compañía, salvo aquellos elementos que, hasta por economía, es indispensable encargar al Exterior. En el de Mecánica se construyeron 42 metros lineales de fosa, prolongando la que existía, para la limpieza y reparación de las locomotoras. El fondo de toda la fosa fue revestido de doble enladrillado con mezcla de cimento para evitar las filtraciones y la humedad. La maquinaria de este Taller es movida por vapor y es el mejor de su índole en el Estado Zulia.

Rieles y Durmientes.—Se cambiaron 600 rieles en los kilómetros 62, 63 y 64. También se pusieron en el año 5.45 durmientes de vera.

Servicio de agua de las Locomotoras.—Recibió mejoras importantes, reparando los sifones y acueductos cada vez que lo exigieron las necesidades del uso. En El Guayabo se colocó un nuevo sifón que eleva el agua á dos estanques de hierro colocados sobre una torre de madera de vera.

Rectificaciones.—A más de las indicadas en el capítulo Balasto, tenemos que señalar otro trabajo de esta índole ejecutado durante el presente año en el Kilómetro 39. Existía allí una curva revertida muy forzada que deterioraba el material rodante; se trazó y construyó una sola curva de 300 metros

de radio, suficiente para la mayor volicidad de nuestros trenes. Tiene esta nueva curba y tangentes construidas una longitud total de 487 metros.

Mantenimiento.—Los trabajos de conservación de la vía y del material rodante se ejecutaron en este año con toda regularidad.

Maracaibo: 17 de marzo de 1909.

EI Presidente de la Junta Directiva, en ejercicio de la Gerencia,

Jaime Luzardo E.

RELACIÓN

de Datos Estadísticos del Gran Ferrocarril del Táchira, solicitados por el Ministerio de Obras Públicas en nota de fecha 3 de noviembre de 1908.

CORRESPONDIENTES AL AÑO DE 1907, DE ENERO Á DICIEMBRE

Movimiento de mercancías y frutos:

De subida: De Encontrados á La Fría y Uracá;

	Kilogramos		Kilogramos
Mercancías.....	2.510.438		
Sal	1.590.992	Total:	4.101.430

De bajada: de Uracá y La Fría á Encontrados.

	Kilogramos		
Café.....	11.878.809		
Cueros de res.....	156.230		
Varios artículos.....	31.549	Total:	12.066.588

Movimiento de Tráfico Inrerior:

Varios artículos	362.532
Gran total en kilogramos.....	16.530.550

Movimiento de pasajeros:

Boletas de Primera clase.....	255		
Boletas de Segunda clase.....	3.045	Total:	3.300
Trenes expresos para pasajeros.....	22		

Trasporte de animales:

Cuadrúpedos.....	189
Aves.....	3

INGRESOS:

Producto del movimiento de subida.....	B	505.051,23
Producto del movimiento de bajada.....		927.198,16
Producto del movimiento de Tráfico Interior.		11.080,96
Producto del movimiento de pasajeros.....		20.330,60
Producto de trenes expresos para pasajeros..		7.594,15
Producto de trasporte de animales.....		1.041,25
Producto de otros respectos.....		29.494,20
Total de Ingresos.....	B	1.501.790,64

EGRESOS:

Gastos de Administración (incluidos los sueldos del servicio técnico y de los Talleres)...	B	263.444,96
Gastos de Conservación (incluidos los gastos por mejoras realizadas).....		237.089,53
Gastos de tráfico.....		127.856,35
Balasto.....		45.221,07
Gastos varios (incluido el apartado hecho para el Fondo de Reserva en 30 de junio de 1907.		97.512,71
Total de Egresos.....	B	771.124,62

CORRESPONDIENTES AL AÑO DE 1908, DE ENERO Á DICIEMBRE

Movimiento de mercancías y frutos:

De subida: de Encontrados á La Fría y Aracá:

	Kilogramos		Kilogramos
Mercancías	2.541.605		
Sal	1.874.169	Total:	4.415.774

De bajada: de Uracá y La Fría á Encontrados:

	Kilogramos		
Café	13.443.311		
Cueros de res	234.452		
Varios artículos	10.398	Total:	13.688.161

Movimiento de Tráfico Interior:

Varios artículos	457.538
Gran total de Kilogramos	18.561.473

Movimiento de pasajeros:

Boletas de Primera clase	408		
Boletas de Segunda clase	3.902	Total:	4.310
Trenes expresos para pasajeros	1		

Trasporte de animales:

Cuadrúpedos	262
Aves	41

INGRESOS:

Producto del movimiento de subida	B	545.739,13
Producto del movimiento de bajada		1.056.086,63
Praducto del movimiento de Tráfico Interior		13.291,06
Producto del movimiento de pasajeros		24.144,25
Producto de trenes expresos para pasajeros		500,
Producto de trasporte de animales		1.174,25
Producto de otros respectos		52.351,04
Total de Ingresos	B	1.693.286,36

EGRESOS:

Gastos de Administración (incluidos los sueldos del servicio técnico y de los Talleres)	B	280.691,31
Gastos de Conservación (incluidos los gastos por mejoras realizadas)		278.009,29
Gastos tráfico		126.006,14
Balasto		106.729,11
Gastos varios (incluido el apartado para el Fondo de Reserva, hecho en 30 de junio de 1908		214.033,42
Total de Egresos	B	1.005.469,97

Maracaibo: 17 de marzo de 1909.

El Presidente de la Junta Directiva, en ejercicio de la Gerencia,

Jaime Luzardo E.

FERROCARRIL DE CARENERO

DOCUMENTO NÚMERO 175

Ferrocarril de Carenero.—Río Chico: 24 de Marzo de 1909.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo el gusto de adjuntar á usted cuadros en resumen demostrativo del movimiento de carga y pasajeros del Ferrocarril de Carenero en los años de 1097 y 1908.

Soy del ciudadano Ministro,

Atento S. servidor.

por Víctor Crassus,

Carlos Crassus.

FERROCARRIL DE CARENERO

Resumen del movimiento de carga y pasajeros en el año de 1907

	Pasajeros		Carga	
	Número	Bolívares	Kilos	Bolívares
Enero	1.696	2.713,25	16.720,89	625.250
Febrero	1.318	2.280,25	22.066,72	828.348
Marzo	1.114	2.170,	15.891,36	576.796
Abril	1.087	2.151,50	16.908,22	633.513
Mayo	1.233	2.559,25	23.490,29	804.625
Junio	1.247	2.513,	16.357,83	603.504
Julio	1.706	3.310,50	17.180,70	643.939
Agosto	1.523	3.128,	17.398,48	616.872
Setiembre	1.591	2.769,25	11.300,63	382.409
Octubre	1.459	2.620,	13.041,38	436.543
Noviembre	1.678	3.202,50	16.061,98	569.469
Diciembre	1.906	3.798,50	19.430,75	710.794
	17.558	33.216,	205.849,23	7.432.062

Pasajeros	B	33.216,
Carga		205.849,20
	B	239.065,23

FERROCARRIL DE CARENERO

Resumen del movimiento de carga y pasajeros en el año de 1908

	Pasajeros		Carga	
	Número	Bolívares	Kilos	Bolívares
Enero	1.647	3.138,50	655.150	17.282,44
Febrero	1.295	2.680,75	684.087	19.796,46
Marzo	1.439	3.054,25	679.221	17.748,03
Abril	1.288	2.646,	774.557	22.847,26
Mayo	1.198	2.235,	618.111	18.725,47
Junio	1.351	2.671,25	588.546	18.718,49
Julio	1.374	2.604,25	497.147	15.410,60
Agosto	1.356	2.946,75	427.879	13.035,99
Setiembre	1.481	2.882,50	297.969	8.575,91
Octubre	1.486	3.052,75	359.916	9.910,49
Noviembre	1.295	2.617,25	428.536	11.850,14
Diciembre	1.745	3.423,75	715.472	19.795,37
	16.955	33.953,	6.726.591	193.697,15

Carga	B	193.697,15
Pasajeros		33.953,
	B	227.650,15

EGRESOS

Anotados en los cuadros del Ministerio de Fomento en 1908

Primer trimestre.....	B	98.513,70
Segundo trimestre.....		83.214,60
Tercer trimestre.....		63.865,40
Cuarto trimestre.....		58.302,10
	B	303.895,80

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO A VALENCIA

DOCUMENTO NÚMERO 176

Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia.—Valencia: 26 de Febrero de 1909.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

De acuerdo con el contenido de la Circular de ese Despacho, número 287, fechada el 3 de Noviembre del año próximo pasado, tenemos el honor de acompañar á la presente, los siguientes documentos:

Movimiento de Mercancías (Subida y Bajada) para el año de 1907.

Movimiento de Pasajeros (según clase y producto en bolívares) 1907.

Gastos de Explotación (producto en bolívares) 1907.

Iguales documentos correspondientes al año de 1908.

Por separado van los informes correspondientes á los años de 1907 y 1908, según lo desea ese Despacho.

Tenemos el honor de suscribirnos de usted,

Attos. S. S. y amigos,

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

J. E. Aikman.
Administrador.

INFORME

que este Ferrocarril presenta al Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con su Circular número 287, fechada el 3 de Noviembre de 1908.

Año de 1907

En el lugar denominado "Las Lajas" (k. 20½) se construyeron tres puentes de hierro de 20 pies ingleses de largo cada uno, con el objeto de dar más facilidad al curso del río y evitar los daños que en ese sitio causaban las crecientes á nuestra línea.

En Las Trincheras se construyó una nueva Estación para pasajeros, en el año de 1906, la cual fue puesta al servicio público en 1907, quedando la antigua Estación destinada á depósito de mercancías, etc., etc.

En El Cambur fue demolido el edificio de la Estación y se construyó otro más moderno y con más amplitud y comodidades.

La locomotora número 1 fue dotada de una nueva caja de fuego de cobre, unica parte de ella que preséntaba signo de deterioro, y ha qnedado después de esa mejora, en perfecto buen estado.

Al resto de las Estaciones, Edificios, Depósitos, Talleres, etc., etc., se le han hecho todas aquellas reparaciones necesarias á su conservación y se encuentran todos en buen estado. El material rodante ha tenido constante atención y se halla también en perfecto orden de trabajo.

Igual cosa podemos decir de nuestra línea, pudiendo asegurar que se halla á la altura de las mejores del país. Tanto la línea telegráfica como la telefónica han prestado sus servicios á entera satisfacción y están en buen estado.

Año de 1908

En los puentes de "Las Tablas" (k. 37) y "Ultimo Paso" (k. 40½) se eliminaron en cada uno de ellos un pilar y un tramo, colocándose en su lugar otro tramo de hierro de 20 metros de largo. Con la eliminación de esos pilares tiene menos obstáculos el paso de las aguas y así hemos evitado los perjuicios que ocasionaban antes las grandes crecientes del río en ese lugar.

Se trajeron 20 nuevos wagones para ganado, los cuales han venido usándose en otro tráfico, por haber cesado por completo los embarques de ganado por Puerto Cabello.

La locomotora número 6 fue dotada de una nueva caldera

y la número 9 de caldera y tanques nuevos, quedando ahora, puede decirse. como completamente nuevas.

Toda nuestra línea fue dotada de postes de hierro para marcas kilométricas, y en todo su trayecto se ha colocado el balasto necesario y se han llevado á cabo todos aquellos trabajos como banqueos, desmonte. etc., etc., necesarios para su conservación y buen aspecto. No dudamos que para el presente año de 1909 los gastos de conservación serán menores.

El material rodante, así como las Estaciones, Edificios, Talleres, etc., etc., han tenido, como de costumbre. toda nuestra atención y se hallan por consiguiente en buen estado. Igual cosa con respecto á nuestras líneas telegráficas y relefónicas.

Este Ferrocarril atraviesa la zona de Las Trincheras, y el beneficio que hoy deriva de su paso por ese lugar es el trasporte de café de las haciendas ubicadas allí, pues el tráfico de pasajeros es poco menos que nulo debido á que el Establecimiento de Baños de Aguas Sulfurosas está abandonado hace algunos años. El resto de la zona que recorremos no nos reporta casi ninguna utilidad, pues el tráfico se reduce al trasporte de leña y madera en cantidades de escasa importancia.

Creemos que el tráfico de ganado, hoy suspendido en absoluto, sea, si se restablece el porvenir de este Ferrocarril y el establecimiento de la Empresa Refrigeradora de Carnes en Puerto Cabello, será á no dudarlo de gran provecho para nosotros, pues seguramente nos beneficiaremos con el trasporte de reses y con el mayor movimiento de mercancías. etc., etc, que esa Empresa supone. Así mismo creemos que si la proyectada "Central de Azúcar en el lago de Valencia se lleva á cabo, aun cuando no está en nuestra zona, sería de gran provecho para nuestra línea, pues la salida natural de esos productos sería por la vía de Puerto Cabello.

Estamos á la disposición del ciudadano Ministro para suministrar todos aquellos datos, informes, etc., etc., que usted juzgue necesarios para ilustrar la relación que ese Despacho presentará al Congreso en su próxima reunión.

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

J. E. Aikman.

Administrador.

PUERTO CABELLO AND VALENCIA RAIWAY COMPANY, LIMITED

Relación del tráfico de pasajeros durante el año de 1907

Estación		Número de pasajeros			Cantidad		
De	A	1ª clase	2ª clase	Total	1ª clase B	2ª clase B	Total B
Valencia	Naguanagua...	190	2.086½	2.276½	285,	2.086,50	2.371,50
"	Trincheras	409	648½	1.057½	1.840,50	2.170,62½	3.948,12½
"	Cambur.....	17	114	131	123,25	627,	750,25
"	Palito	2	11	13	20,50	88,	108,50
"	Puerto Cabello.	808½	1.592½	2.401	10.712,62½	16.721,25	27.433,87½
Naguanagua	Valencia	81	904	985	121,50	904,	1.025,50
"	Trincheras.....		120	120		270,	270,
"	Cambur.....		4	4		18,	18,
"	Palito						
"	Puerto Cabello.	10	40½	50½	117,50	384,75	502,25
Las Trincheras	Valencia	417	724	1.141	1.876,50	2.353,	4.229,50
"	Naguanagua...	½	120½	121	1,50	271,12½	272,62½
"	Cambur.....		39	39		87,75	87,75
Van.....	.....	1.935	6.404½	8.339½	15.098,87½	25.982,	41.017,87½

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Estación		Número de pasajeros			Cantidad		
De	A	1ª clase	2ª clase	Total	1ª clase B	2ª clase B	Total B
Vienen....	.....	1.935	6.404½	8.339½	15.098,87½	25.982,	41.017,87½
Las Trincheras	Palito		3	3		14,25	14,25
"	Puerto Cabello.	131½	160	291½	1.150,62½	1.160,	2.310,62½
El Cambur	Valencia	9	178½	187½	65,25	981,75	1.047,
"	Naguanagua ..		3	3		13,50	13,50
"	Trincheras		26	26		58,50	58,50
"	Palito.....		4	4		10,	10,
"	Puerto Cabello.	1	97	98	6,	485,	491,
El Palito	Valencia		27	27		216,	216,
"	Naguanagua ..						
"	Trincheras		4	4		19,	19,
"	Cambur.....		5	5		12,50	12,50
"	Puerto Cabello.	13½	256	269½	40,50	640,	680,50
Puerta Cabello	Valencia	861½	1.757½	2.659	11.414,87½	18.453,75	29.868,62½
"	Naguanagua ..	16	41½	57½	188,	394,25	582,25
Van.....	.....	2.967½	8.967	11.974¼	27.964,12½	48.440,50	76.341,62½

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Estación		Número de pasajeros			Cantidad		
De	A	1ª clase	2ª clase	Total	1ª clase B	2ª clase B	Total B
Vienen....	.....	2.967½	8.967	11.974½	27.964,12½	48.440,50	76.341,62½
Puerto Cabello	Trincheras	129½	152½	282	1.133,12½	1.105,62½	2.238,75
"	Cambur		95	95		475,	475,
"	Palito.....	6	213½	219½	18,	533,75	557,75
Por conductores	Upper Section.						
"	Lower do.....	5	95	100	23,50	264,87½	288,37½
Coches especiales	.....	307	932	1.239	2.827,	4.653,	7.480,
Trenes idem...	.....	4		4	800,		800,
Gobierno.....	.....	395	748	1.143	2.493,12½	3.916,	6,409,12½
Peones	.....		46	46		249,	249,
Caracas	Puerto Cabello.	299½	376½	776	3.995,	3.012,	7.007,
Puerto Cabello	Caracas.....	446½	419½	866	4.465,	3.356,	782,
		4.660	12.045	16.705	43.718,87½	65.942,75	109.661,62½

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

COMPAÑÍA ANÓNIMA DEL FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Cuenta y Relación del movimiento de carga correspondiente al año de 1907.

Estaciones		Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B
Valencia	Naguanagua	260	2,	.....	.....	.....	.....
"	Las Trincheras..	27.399	600,59	.....	.....	.....	.....
"	El Cambur.....	4.349	132,34	.....	.....	.....	.....
"	El Palito.....	1.339	53,56	.....	.....	.....	.....
"	Puerto Cabello...	462.295	21.180,21	2.709.521	129.603,91	.....	.....
Naguanagua	Valencia.....	.....	.....	3.000	15,	22.555	138,24
"	Las Trincheras..	.....	.....	555	15,50	.....	.....
"	El Cambur.....	.....	.....	995	26,75	.....	.....
"	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Puerto Cabello...	.....	.....	58.066	2.497,59	.....	.....
Van.....	.....	495.642	21.968,70	2.772.137	132.158,75	22.555	138,24

CONTINÚA EL CUADAO ANTERIOR

Estaciones		Diversos		Animales		Totales		
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Número	Producto B	Número de animales	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen....	.....	562,971	17.465	13.701	54.432	13.701	3.853.317	226.172,72
Las Trincheras	Valencia.....	.....	.....	.....	.....	.....	42.143	794,73
" "	Naguanagaa ..	.....	.....	.....	.....	.....	150	3,
" "	El Cambur....	.....	.....	.....	.....	.....	964	16,36
" "	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello.	.....	.....	.....	.....	.....	1.008.082	24.478,81
El Cumbur	Valencia.....	.....	.....	.....	.....	.....	434.740	8.761,43
" "	Naguanagua ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trincheras	.....	.....	.....	.....	.....	3.000	15,
" "	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello	.....	.....	.....	.....	.....	30.260	604,56
Van.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5.372.656	260.846,61

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Estaciones		Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen.....	.....	495.642	2.196.870	3.922.626	158.849,37	391.365	7.726,50
El Palito....	Valencia.....	.....	.....	678	27,12	64.190	1.331,29
" "	Naguanagua....	.....	.....	500	21,50	.....	.....
" "	Las Trincheras..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	El Cambur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello...	.....	.....	538.848	1.748,48	.....	.....
Puerto Cabello	Valencia.....	2.961.887	126.404,34	2.198.021	78.853,59	975.718	23.035,51
" "	Naguanaga.....	9.352	456,33	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trincheras..	104.922	3.163,63	.....	.....	.....	.....
" "	El Cambur.....	13.438	291,98	.....	.....	.....	.....
" "	El Palito.....	5.248	61,12	.....	.....	.....	.....
Totales.....	.....	3.590.479	142.346,10	6.660.683	239.500,06	1.431,273	32.484,34

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Estaciones		Diversos		Animales		Totales		
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Número	Producto B	Número de animales	Peso de carga en kilos	Producto B
Valencia	Naguanagua	.....	.....	.....	.....	.....	260	2,
"	Las Trincheras	.....	.....	.....	.....	.....	27.399	600,59
"	El Cambur	.....	.....	.....	.....	.....	4.349	132,34
"	El Palito	.....	.....	.....	.....	.....	1.339	53,56
"	Puerto Cabello	562.971	17.465,	13.701	54.432,	13.701	3.734.789	222.681,12
Naguanagua	Valencia	.....	.....	.....	.....	.....	25.555	153,27
"	Las Trincheras	.....	.....	.....	.....	.....	565	15,50
"	El Cambur	.....	.....	.....	.....	.....	995	36,75
"	El Palito	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	Puerto Cabello	.....	.....	.....	.....	.....	58.066	2.497,59
Van	.....	562.971	17.465,	13.701	54.432,	13.701	3.853.317	226.172,72

CONTINÚA EL CUACRO ANTERIOR

Estaciones		Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen.....	.....	495.642	2.196.870	2.772.137	132.158,75	22.555	138,24
Las Trincheras	Valencia.....	.....	.....	35.513	661,39	6.630	133,34
" "	Nahuanagua	.....	.....	150	3,	.....	.....
" "	El Cambur.....	.....	.....	964	16,36	.....	.....
" "	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello ..	.....	.....	1.008.082	24.474,81	.....	.....
El Cambur	Valencia.....	.....	.....	72.560	915.50	362.180	7.454,93
" "	Naguanagua	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trinchera...	.....	.....	3.000	15,	.....	.....
" "	El Palito	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello..	.....	.....	30.220	604,56	.....	.....
Van	.....	495.642	2.196.870	3.922.626	158.849,37	391.365	7.726,51

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Estaciones		Diversos		Animales		Totales		
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Número	Producto B	Número de animales	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen....	.....	562.971	17.465	13.701	54.432,	13.701	5.372.656	260.846,61
El Palito	Valencia						64.868	1.358,41
" "	Naguanagua						500	21,50
" "	Las Trincheras							
" "	El Cambur.....							
" "	Puerto Cabello						538.848	1.748,48
Puerto Cabello	Valencia	6.246.337	127.431,22	7	250,	7	12.381.953	355.974,66
" "	Naguanagua						9.352	456,33
" "	Las Trincheras						104.922	3.163,63
" "	El Cambur.....						13.438	291,98
" "	El Palito.....						5.248	61,12
Totales...	.....	6.809.308	144.896,22	13.708	54.682,	13.708	18.491.743	623.908,72

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Movimiento de mercancías en el año de 1907

			Kilos	Toneladas
	Subida			
1	Frijoles	Beans		
2	Cerveza	Beer	103.338	103½
3	Galletas	Biscuits	11.526	11½
4	Mantequilla	Butter	25.409	25½
5	Cimento	Cement	204.108	204
6	Queso	Cheese	8.119	8
7	Loza & Cristalería	China and Glassware	42.403	42½
8	Carbón	Coal	5.755.904	5.756
9	Flete de la Compañía	Company's Freight	1.189.150	1.189
10	Drogas	Drugs	20.269	20¼
11	Pescado	Fish	38.176	38¼
12	Harina	Flour	338.783	338¾
13	Mobiliarios	Furniture		
14	Granos	Grain		
15	Jamones	Hams	4.618	4¾
16	Ferretería	Hardware	33.030	33
17	Hierro	Iron	35.855	35¾
		Van	7.810.688	7.809¾

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

			Kilos	Toneladas
	Vienen		7.810.688	7.809¾
18	Pastas	Italian Pastes		
19	Jarras	Jars		
20	Kerosen	Kerosene	204.800	204¾
21	Manteca	Lard	1.052	1
22	Suela & Cueros	Leather. Hides, etc	140.932	141
23	Maquinaria	Machinery	149.643	149½
24	Maíz	Maize		
25	Concha de Mangle	Mangle	715.248	715¼
26	Aceite	Oil	201.685	201¾
27	Pintura	Paints		
28	Papel	Paper	70.798	70¾
29	Papas	Potatoes		
30	Víveres	Provisions	235.751	235¾
31	Materiales para Ferrocarriles	Railway Materials		
32	Arroz	Rice	148.207	148¼
33	Mecate	Rope	30.527	30½
34	Sal	Salt	1.268.184	1.268¼
35	Sémola	Semolina		
36	Soda	Soda	90.045	90
		Van	11.067.560	11.066

			Kilos	Toneladas
		Vienen	11.067.560	11.066½
37	Esperma	Spermaceti	90.270	90¼
38	Espíritu	Spirits	6.431	6½
39	Almidón	Starch		
40	Sebo	Tallow		
41	Madera	Timber	1.197.879	1.197¾
42	Tabaco	Tobacco	7.454	7½
43	Alambre	Wire	14.722	14¾
44	Vino	Wine	126.585	126½
45	Mercancías Generales	General Merchandise	1.764.118	1.764¼
		Total	14.275.019	14.275
		Bajada		
1	Velas	Candies		
2	Cacao	Cocoa	31.416	13½
3	Café	Coffee	2.775.657	2.775¾
4	Flete de la Compañía	Company's Freight		
5	Drogas	Drugs		
		Van	2.807.073	2.789¼

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

			Kilos	Toneladas
	Vienen		2.807.073	2.789¼
6	Pastas Italianas	Italian Paste		
7	Suela & Cueros	Leather Hides	453.637	453½
8	Maíz	Maize	261.087	261
9	Materiales de Ferrocarril	Railway Materials		
10	Azúcar y Papelón	Sugar	2.952	3
11	Espíritu	Spirits	255.605	355½
12	Tabaco	Tobacco	58.993	59
13	Mercancías Generales	General Merchandise	698.408	698½
14	Cerveza	Beer	134.241	134¼
15	Leña	Firewood	530.000	530
16	Víveres	Provisions	103.881	104
		Total	5.405.874	5.406
		Total		
		Subida	14.275.019	14.275
		Bajada	5.405.874	5.406
		Total	19.680.893	19.681

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

COMPAÑÍA ANONIMA DEL FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Estado de las Salidas y Entradas en la explotación en el año de 1907

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Conservación de vía permanente				
Superintendencia	Sueldos, etc		10.440,	
Conservación de camino	Jornales	136.078,14		
Id. Id.	Materiales	55.458,39	191.536,53	
Derrumbes	Jornales		6.451,50	
Balasto	Id.		7.042,50	
Reparaciones, estaciones y edificios	Id.	9.688,82		
Id. Id. Id.	Materiales	6.169,19	15.858,01	
Puentes, Alcantarillas, Paredones, etc.	Jornales	48.014,75		
Id. Id. Id.	Materiales	38.530,92	86.545,67	
Herramientas y Utiles	Jornales	4.585,96		
Id. Id.	Materiales	4.594,02	9.179,98	327.054,19
	Van			327.054,19

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen				327.054,19
Departamento de locomotoras				
Superintendencia	Sueldos, etc.		15.720,	
Servicio de locomotoras	Jornales	35.490,60		
Id. Id.	Materiales	4.520,38		
Id. Id.	Carbón	61.639,20	101.650,18	
Reparación de locomotoras	Jornales	37.965,28		
Id. Id.	Materiales	9.112,01	47.077,29	
Id. Id.	Carbón			
Id. de wagones	Jornales	12.239,15		
Id. Id.	Materiales	6.427,44	18.666,59	
Id. de coches	Jornales	1.784,81		
Id. Id.	Materiales	1.087,54	2.872,35	
Talleres	Jornales	9.310,86		
Id.	Materiales	580,10		
Id.	Carbón	6.137,71	16.028,67	202.015,08
Van				529.069,27

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen				529.069,27
Reparación de maquinaria, etc	Jornales	153,		
Id. Id.	Materiales	732,28	885,28	
Servicio de agua	Jornales	503,05		
Id. Id.	Derechos	432,		
Id. Id.	Materiales	155,93		
Id. Id.	Carbón	605,73	1.696,71	
Miscelánea				
Locomotive Renewals			12.625,	
Gastos de Tráfico				
Superintendencia	Sueldos, etc		9.000,	
Estación de Puerto Cabello	Sueldos, jornales, etc.	15.812,		
Id. Id.	Materiales	615,77	16.427,77	
Estación de El Palito	Sueldos, jornales, etc.	3.840,		
Id. Id.	Materiales		3.840,	
Van				573.544,03

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen				573.544,03
Estación de El Cambur	Sueldos, jornales, etc.	5.040,		
Id. Id.	Materiales	27,01	5.067,01	
Estación de Las Trincheras	Sueldos, jornales, etc.	5.520,		
Id. Id.	Materiales	36,55	5.556,55	
Estación de La Entrada	Sueldos, jornales, etc.	1.200,		
Id. Id.	Materiales		1.200,	
Estación de Naguanagua	Sueldos, jornales, etc.	3.840,		
Id. Id.	Materiales	9,33	3.849,33	
Estación de Valencia	Sueldos, jornales, etc.	13.172,		
Id. Id.	Materiales	666,74	13.838,74	
Servicio de trenes	Jornales	10.911,25		
Id. Id.	Materiales	2.119,01	13.030,26	
Carga y descarga de wagones	Jornales		17.856,	
Van				633.941,92

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen				633.941,92
Telégrafo y Teléfono				
Servicio	Sueldos, jornales	11.520,		
Id	Materiales	425,49	11.945,49	
Conservación	Jornales	1.886,		
Id	Materiales	202,04	2.088,04	
Gastos Generales				
Administración			45.769,86	
Guarda almacén y empleados			2.650,25	
Gastos de oficina				
Gastos de abogado				
Artículos de escritorio consumidos			1.481,32	
Impresiones y anuncios			254,22	
Telegramas y portes			1.382,95	
Gastos de viajes			855,	
Asistencia médica			6.798,77	
Van				707.167,82

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas	Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen.....	.....	.....	707.167,82
Alquileres.....	.....	1.546,	
Aseguro.....	.....	3.570,28	
Gastos diversos.....	.....	2.004,36	
Oficina de dibujo.....	.....		
Menosprecio de mobiliario.....	.....	1.156,37	
Agencia.....	.....	2.525,	
			717.969,83
Balance por agregar.....	.....	.....	40.354,77½
Total.....	.....	.....	758.324,60½

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Entradas	Bolívares	Bolívares	Bolívares	Núm.	Peso en kilos
Pasajes					
Primera clase	42.918,87½			4.656	
Segunda clase	65.942,75	108.861,62½		12.045	
Paquetes y equipajes		10.940,41			
Trenes expresos		800,		4	
Cambio		10.558,55			
Diversos cobros		3.255,30	134.415,88½		
Fletes					
Mercancías de Subida					
Mercancías	130.377,40				3.094.837
Frutos	80.512,10				2.313.422
Materiales de construcción	32.484,34				1.431.273
Animales	250,			7	
Diversos	127.431,22	371.055,06			6.246.337
Van			505.470,94½		13.085.869

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Entradas	Bolívares	Bolívares	Bolívares	Núm.	Peso en kilos
Vienen			505.470,94½		13.085.869
Mercancías de Bajada					
Mercancías	21.968,70				495.642
Frutos	158.987,96				4.347.261
Materiales de construcción					
Animales	54.432,			13.701	
Diversos	17.465,				562.971
Balance por deducir					
Total			758.324,60½		18.491.743

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

PUERTO CABELLO AND VALENCIA RAILWAY COMPANY, LIMITED

Relación del tráfico de pasajeros durante el año de 1908

Estación		Número de pasajeros			Cantidad		
De	A	1ª clase	2ª clase	Total	1ª clase B	2ª clase B	Total B
Valencia	Naguanagua...	242	2.598½	2.840½	363,	2.598,50	2.961,50
"	Trincheras	349½	648	997½	1.572,75	2.106,	3.678,45
"	Cambur.....	15	120½	135½	108,75	662,75	771,50
"	Palito	1	8	9	10,25	64,	74,25
"	Puerto Cabello.	818½	1.701½	2.520	10.845,12½	17.865,75	28.710,87½
Naguanagua	Valencia	115½	1.042½	1.158	173,25	1.042,50	1.215,75
"	Trincheras.....	3	120½	123½	9,	271,12½	280,12½
"	Cambur.....					21,	
"	Palito		3	3			21,
"	Puerto Cabello.	7	49½	56½	82,25	470,25	552,50
Las Trincheras	Valencia	388½	666	1.054½	1.748,25	2.164,50	4.912,75
"	Naguanagua...		123½	123½		277,87½	277,87½
"	Cambur.....	7	59½	66½	19,25	133,87½	153,12½
Van.....	.....	2.010	7.141	9.088	14.931,87½	27.678,12½	42.609,70

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Estación		Número de pasajeros			Cantidad		
De	A	1ª clase	2ª clase	Total	1ª clase B	2ª clase B	Total B
Vienen....	.....	2.010	7.141	9.088	14.931,87½	27.678,12½	42.609,70
Las Trincheras	Palito		3	3		14,25	14,25
"	Puerto Cabello.	94½	135	229½	826,87½	978,75	1.805,62½
El Cambur	Valencia	13	125	138	94,25	687,50	781,75
"	Naguanagua ..		4	4		18,	18,
"	Trincheras	5	59	64	13,75	132,75	146,50
"	Palito.....		2	2		5,	5,
"	Puerto Cabello.	3	90	93	18,	450,	468,
El Palito	Valencia	1	19	20	10,25	152,	162,25
"	Naguanagua ..		1	1		7,	7,
"	Trincheras		5½	5½		26,12½	26,12½
"	Cambur.....		3	3		7,50	7,50
"	Puerto Cabello.	7	208½	215½	21,	52,25	542,25
Puerto Cabello	Valencia	815	1.703	2.518	10.798,75	17.881,50	28.680,25
"	Naguanagua ..	9	51	60	105,75	484,50	590,25
Van.....	.....	2.957½	9.550	12.444½	26.820,50	48.575,25	75.864,45½

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Estación		Número de pasajeros			Cantidad		
De	A	1ª clase	2ª clase	Total	1ª clase B	2ª clase B	Total B
Vienen....	.....	2.957½	9.550	12.444½	26.820,50	48.575,25	75.864,45
Puerto Cabello	Trincheras	89	127½	216½	778,75	924,37½	1.703,12½
"	Cambur.....	4	88	92	24,	440,	464,
"	Palito.....	7	223	230	21,	557,50	578,50
Por conductores	Upper Section.						
"	Lower do.....	10	97	107	30,25	243,75	274,
Coches especiales	.....	325	108½	433½	2.929,	522,75	3.451,75
Trenes idem...	.....	5		5	500,		500,
Gobierno.....	.....	342	909	1.251	2.176,50	4.448,25	6.664,75
Peones	.....		13	13		78,	78,
Caracas	Puerto Cabello.	769	715	1.484	7.690,	5.720,	13.410,
Puerto Cabello	Caracas.....	587½	583	1.170½	5.875,	4.664,	10.539,
		5.033	12.414	17.447	46.845,	66.682,87½	113.527,87½

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

COMPAÑÍA ANÓNIMA DEL FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Cuenta y Relación del movimiento de carga correspondiente al año de 1908.

Estaciones		Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B
Valencia	Naguanagua	2.344	17,80	.....	.....	.....	.....
"	Las Trincheras..	69.480	1.402,64	.....	.....	.....	.....
"	El Cambur.....	11.841	355,58	.....	.....	.....	.....
"	El Palito.....	1.301	52,	.....	.....	.....	.....
"	Puerto Cabello...	1.424.101	44.204,09	5.007.559	166.422,67	.....	.....
Naguanagua	Valencia	.....	.....	5.026	25,47	6.690	330,15
"	Las Trincheras..	.....	.....	922	19,22	.....	.....
"	El Cambur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	El Palito.....	.....	.....	115	5,	.....	.....
"	Puerto Cabello...	.....	.....	26.735	967,81	.....	.....
Van.....	.....	1.509.067	46.032,11	5.040.357	167.440,17	6.690	330,15

CONTINÚA EL CUACRO ANTERIOR

Estaciones		Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen.....	.....	1.509.067	46.032,11	5.040.357	167.440,17	6.690	330,15
Las Trincheras	Valencia.....	.....	.....	21.291	467,99	15.934	337,36
" "	Naguanagua	.....	.....	300	6,	.....	.....
" "	El Cambur.....	.....	.....	404	4,48	.....	.....
" "	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello ..	.....	.....	524.174	10.684,40	.....	.....
El Cambur	Valencia.....	.....	.....	26.398	428.29	247.131	5.511,48
" "	Naguanagua	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trinchera...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	El Palito	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello ..	.....	.....	6.080	127,30	10.000	200,
Van	.....	1.509.067	46.032,11	5.639.004	179.158,63	279.755	6.378,99

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Estaciones		Mercancías		Frutos		Materiales de construcción	
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen.....	.....	1.509.067	46.032,11	5.639.004	179.158,63	279.755	6.378,99
El Palito....	Valencia	.....	.....	598	16,50	24.902	614,28
" "	Naguanagua	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trincheras ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	El Cambur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello...	.....	.....	248.009	832,21	.....	.....
Puerto Cabello	Valencia.....	7.691.264	231.694,50	3.776.189	121.438,08	1.120.877	27.480,04
" "	Naguanaga	12.561	472,95	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trincheras..	163.178	4.228,45	.....	.....	.....	.....
" "	El Cambur.....	22.968	484,97	.....	.....	.....	.....
" "	El Palito.....	6.307	109,37	.....	.....	.....	.....
Totales.....	.....	9.405.245	283.022,35	9.633.800	301.445,42	1.425,534	34.473,31

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Estaciones		Diversos		Animales		Totales		
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Número	Producto B	Número de animales	Peso de carga en kilos	Producto B
Valencia	Naguanagua	.....	.....	.....	.....	.....	2.344	17,80
"	Las Trincheras	.....	.....	.....	.....	.....	69.480	1.402,64
"	El Cambur....	.....	.....	.....	.....	.....	11.841	355,58
"	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.301	52,
"	Puerto Cabello	110.168	5.135,17	2.309	8.978,	2.309	6.548.518	225.070,08
Naguanagua	Valencia.....	.....	.....	.....	.....	.....	5.026	25,47
"	Las Trincheras	.....	.....	.....	.....	.....	922	19,22
"	El Cambur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
"	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	115	5,
"	Puerto Cabello	.....	.....	.....	.....	.....	26.735	567,81
Van..	.....	110.168	5.135,17	2.309	8.978,	2.309	6.666.282	227.715,60

CONTINÚA EL CUADAO ANTERIOR

Estaciones		Diversos		Animales		Totales		
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Número	Producto B	Número de animales	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen....	.....	110.168	17.465	13.701	54.432	13.701	6.666.282	227.715,60
Las Trincheras	Valencia.....	.....	.....	.....	.....	.....	37.225	805,35
" "	Naguanagaa ..	.....	.....	.....	.....	.....	300	6,
" "	El Cambur....	.....	.....	.....	.....	.....	404	4,48
" "	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello.	.....	.....	.....	.....	.....	524.174	10.684,40
El Cumbur	Valencia.....	.....	.....	.....	.....	.....	573.827	8.239,77
" "	Naguanagua ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trincheras	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello	.....	.....	.....	.....	.....	16.080	127,30
Van.....	.....	110.168	17.465	13.701	54.432	13.701	7.818.292	247.582,80

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Estaciones		Diversos		Animales		Totales		
De	A	Peso de carga en kilos	Producto B	Número	Producto B	Número de animales	Peso de carga en kilos	Producto B
Vienen....	.....	110.168	17.465	13.701	54.432,	13.701	7.818.292	247.582,80
El Palito	Valencia.....	15.850	100,	.....	.....	.....	41.350	730,78
" "	Naguanagua.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Las Trincheras.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	El Cambur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" "	Puerto Cabello	120.000	375,	.....	.....	.....	368.009	1.207,21
Puerto Cabello	Valencia.....	6.188.011	126.913,37	8	160,	8	18.766.341	507.685,99
" "	Naguanagua.....	.....	.....	.....	.....	.....	12.561	472,95
" "	Las Trincheras.....	.....	.....	.....	.....	.....	163.178	4.228,45
" "	El Cambur.....	.....	.....	.....	.....	.....	22.968	484,97
" "	El Palito.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.207	109,37
Totales...	.....	6.734.327	134.823,54	2.317	9.138,	2.317	27.198.906	762.902,62

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Movimiento de mercancías en el año de 1908

			Kilos	Toneladas
	Subida			
1	Frijoles	Beans		
2	Cerveza	Beer	105.245	105¼
3	Galletas	Biscuits	11.576	11½
4	Mantequilla	Butter	37.851	37¾
5	Cimento	Cement	667.432	667½
6	Queso	Cheese	11.622	11½
7	Loza & Cristalería	China and Glassware	30.399	30¼
8	Carbón	Coal	5.633.691	5.633¾
9	Flete de la Compañía	Company's Freight	1.036.012	1.036
10	Drogas	Drugs	88.453	88½
11	Pescado	Fish	124.180	124¼
12	Harina	Flour	1.712.241	1.712¼
13	Mobiliarios	Furniture	63.349	63½
14	Granos	Grain		
15	Jamones	Hams	8.965	9
16	Ferretería	Hardware	78.374	78¼
17	Hierro	Iron	36.590	36½
		Van	9.645.980	9.645¾

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

			Kilos	Toneladas
	Vienen		9.645.980	9.645¾
18	Pastas	Italian Pastes		
19	Jarras	Jars		
20	Kerosen	Kerosene	613.621	613½
21	Manteca	Lard	112.294	112¼
22	Suela & Cueros	Leather. Hides, etc	67.512	67½
23	Maquinaria	Machinery	193.619	193½
24	Maíz	Maize	67.700	67¾
25	Concha de Mangle	Mangle	1.091.217	1.091¼
26	Aceite	Oil	253.413	253½
27	Pintura	Paints		
28	Papel	Paper	254.501	254½
29	Papas	Potatoes		
30	Víveres	Provisions	221.479	221½
31	Materiales para Ferrocarriles	Railway Materials	234.319	234½
32	Arroz	Rice	645.567	645½
33	Mecate	Rope	31.286	31¼
34	Sal	Salt	1.801.445	1.801½
35	Sémola	Semolina		
36	Soda	Soda	142.214	142¼
		Van	15.376.167	15.376

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

			Kilos	Toneladas
	Vienen		15.376.167	15.376
37	Esperma	Spermaceti	150.411	150½
38	Espíritu	Spirits	40.559	40½
39	Almidón	Starch		
40	Sebo	Tallow		
41	Madera	Timber	795.599	795½
42	Tabaco	Tobacco	103.079	103
43	Alambre	Wire	81.890	82
44	Vino	Wine	241.068	241
45	Mercancías Generales	General Merchandise	3.560.074	3.560¼
46	Leña	Firewood	316.148	316¼
		Total	20.664.995	20.665
	Bajada			
1	Velas	Candles		
2	Cacao	Cocoa	434.204	434¼
3	Café	Coffee	3.424.572	3.424½
4	Flete de la Compañía	Company's Freight		
5	Drogas	Drugs		
		Van	3.858.776	3.858¾

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

			Kilos	Toneladas
	Vienen		3.858.776	3.858¾
6	Pastas Italianas	Italian Paste		
7	Suela & Cueros	Leather Hides	354.800	354¾
8	Maíz	Maize	541.767	541¾
9	Materiales de Ferrocarril	Railway Materials		
10	Azúcar y Papelón	Sugar	1.621	1½
11	Espíritu	Spirits	299.386	299½
12	Tabaco	Tobacco	149.080	149
13	Mercancías Generales	General Merchandise	1.660.118	1.660¼
14	Cerveza	Beer	152.719	152¾
15	Leña	Firewood	344.000	344
16	Víveres	Provisions	207.656	207¾
		Total	7.569.923	7.570
		Total		
		Subida	20.664.995	20.665
		Bajada	7.569.923	7.570
		Total	28.234.918	28.235

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

COMPAÑÍA ANONIMA DEL FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Estado de las Salidas y Entradas en la explotación en el año de 1908

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Conservación de vía permanente				
Superintendencia	Sueldos, etc		11.040,	
Conservación de camino	Jornales	100.042,13		
Id. Id.	Materiales	48.318,11	148.360,24	
Derrumbes	Jornales		472,50	
Balasto	Id.		4.589,	
Reparaciones, estaciones y edificios	Id.	4.235,		
Id. Id. Id.	Materiales	2.089,28	6.324,28	
Puentes, Alcantarillas, Paredones, etc.	Jornales	67.237,68		
Id. Id. Id.	Materiales	44.989,47	112.227,15	
Herramientas y Utiles	Jornales	4.233,		
Id. Id.	Materiales	1.781,65	6.014,65	289.027,82
	Van			289.027,82

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas			Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen					289.027,82
Departamento de locomotoras					
Superintendencia		Sueldos, etc.		15.720,	
Servicio de locomotoras		Jornales	33.650,70		
Id.	Id.	Materiales	4.963,05		
Id.	Id.	Carbón	67.362,75	105.976,50	
Reparación de locomotoras		Jornales	39.491,75		
Id.	Id.	Materiales	19.201,99	58.693,74	
Id.	Id.	Carbón			
Id.	de wagones	Jornales	7.054,15		
Id.	Id.	Materiales	4.494,63	11.548,78	
Id.	de coches	Jornales	2.092,65		
Id.	Id.	Materiales	3.749,22	5.841,87	
Talleres		Jornales	8.802,35		
Id.		Materiales	632,24		
Id.		Carbón	7.380,62	16.815,21	214.596,10
Van					503.623,92

CONTINUA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen				503.623,92
Reparación de maquinaria, etc	Jornales	216,75		
Id. Id.	Materiales	1.365,26	1.582,01	
Servicio de agua	Jornales	1.223,69		
Id. Id.	Derechos	432,		
Id. Id.	Materiales	914,64		
Id. Id.	Carbón	540,79	3.111,12	
Miscelánea				
Renovación de Locomotoras			12.625,	
Gastos de Tráfico				
Superintendencia	Sueldos, etc		9.000,	
Estación de Puerto Cabello	Sueldos, jornales, etc.	13.602,		
Id. Id.	Materiales	730,24	14.332,24	
Estación de El Palito	Sueldos, jornales, etc.	3.840,		
Id. Id.	Materiales	4,37	3.844,37	44.494,74
Van				548.118,66

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen				548.118,66
Estación de El Cambur	Sueldos, jornales, etc.	5.040,		
Id. Id.	Materiales	27,22	5.067,22	
Estación de Las Trincheras	Sueldos, jornales, etc.	5.520,		
Id. Id	Materiales	31,73	5.551,73	
Estación de La Entrada	Sueldos, jornales, etc.	1.200,		
Id. Id.	Materiales		1.200,	
Estación de Naguanagua	Sueldos, jornales, etc.	3.840,		
Id. Id.	Materiales	22,07	3.862,07	
Estación de Valencia	Sueldos, jornales, etc.	15.087,50		
Id. Id.	Materiales	1.373,18	16.460,68	
Servicio de trenes	Jornales	10.372,25		
Id. Id.	Materiales	1.434,82	11.807,07	
Carga y descarga de wagones	Jornales		13.130,25	57.079,02
Van				605.197,68

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas		Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen				605.197,68
Telégrafo y Teléfono				
Servicio	Sueldos, jornales	11.620,		
Id	Materiales	289,85	11.909,85	
Conservación	Jornales	1.617,		
Id	Materiales	318,90	1.935,90	
Gastos Generales				
Administración			44.929,86	
Guarda almacén y empleados			2.774,75	
Gastos de oficina				
Gastos de abogado			1.500,25	
Artículos de escritorio consumidos			2.259,79	
Impresiones y anuncios			267,41	
Telegramas y portes			1.287,34	
Gastos de viajes			640,	
Asistencia médica			6.277,43	73.782,58
Van				678.980,26

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Salidas	Bolívares	Bolívares	Bolívares
Vienen.....	.....	.....	678.980,26
Alquileres.....	.....	1.546,	
Aseguro.....	.....	3.898,62	
Gastos diversos.....	.....	3.422,14	
Agencia.....	.....	2.525,	
Menosprecio de mobiliario.....	.....	1.045,55	
Cambio.....	.....	5.409,99	
Compensaciones, etc.....	.....	3.635,68	
			700.463,24
Balance por agregar.....	.....	.....	193.909,94½
Total.....	.....	.....	894.373,18½

CONTINÚA EL CUADRO ANTERIOR

Entradas	Bolívares	Bolívares	Bolívares	Núm.	Peso en kilos
Pasajes					
Primera clase	46.345,			5.028	
Segunda clase	66.682,87½	113.027,87½		12.414	
Paquetes y equipajes		12.181,80			
Trenes expresos		500,			
Almacenaje					
Diversos cobros		5.760,89	131.470,56½		
Fletes					
Mercancías de Subida					
Mercancías	236.990,24				7.896.178
Frutos	122.382,33				3.819.802
Materiales de construcción	33.943,16				1.408.844
Animales	160,			8	
Diversos	129.313,37	522.789,10			6.504.159
Van			131.470,56½		19.628.983

CONCLUYE EL CUADRO ANTERIOR

Entradas	Bolívares	Bolívares	Bolívares	Núm.	Peso en kilos
Vienen			131.470,56½		19.628.983
Mercancías de Bajada					
Mercancías	46.032,11				1.509.067
Frutos	179.063,09				5.813.998
Materiales de construcción	530,15				16.690
Animales	8.978,			3.309	
Diversos	5.510,17				230.168
Balance por deducir					
Total			894.373,18½		27.198.906

Por la Compañía Anónima del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia,

L. Duarte.
Jefe de Contabilidad.

FERROCARRIL DE MAIQUETIA A MACUTO

DOCUMENTO NÚMERO 177

La Guaira: 8 de noviembre de 1907.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Tengo el honor de informar á usted, que los trabajos de la nueva línea del ferrocarril de La Guaira á Maiquetía continúan sin interrupción, estando ya lista hasta el punto denominado El Cantón, frente al Aserradero de los señores Ramella & C^{a}. La línea ha sido desviada y levantada de un metro, y se reconstruye con durmientes y rieles nuevos. Se han abierto seis alcantarillas.

El wagón de pasajeros quedará pronto completamente reparado en el taller de Macuto.

El techo de la Estación de Macuto, continúa en el mismo mal estado, pues no fue aprobado el presupuesto que para ponerlo de tejas de cemento, presentó el Doctor González al señor Gerente. Informa el señor Gerente que lo pondrá de hierro galvanizado.

Dios y Federación.

Ernesto Krogh.
Inspector.

FERROCARRIL DE LA VELA A CORO

DOCUMENTO NÚMERO 178

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Caracas: 21 de enero de 1909.—98º y 50º

Resuelto:

Organizada por este Ministerio la administración del Ferrocarril de La Vela á Coro, y provista ya la obra de todos los objetos necesarios para el despacho y contabilidad de sus oficinas; para el buen funcionamiento de sus locomotoras, y para la existencia de repuestos en sus almacenes; el General Juan Vicente Gomez, Presidente de la República, ha tenido á bien aprobar el gasto de ocho mil bolívares (B 8.000) para las reparaciones más urgentes en el enrielado, puentes, terraplenes, durmientes y balastado de la línea, etc., á cuyos trabajos debe procederse inmediatamente.

La expresada cantidad de ocho mil bolívares será entregada por la Agencia del Banco de Venezuela en Coro, en porciones semanales de (B 1.000) un mil bolívares y á contar de la última semana del presente mes, al ciudadano Carlos G. Almenar, Gerente del Ferrocarril, quien procederá á la ejecución de los trabajos con la urgencia del caso y rendirá á este Ministerio la cuenta é informes correspondientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 179

Estados Unidos de Venezuela. Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.—Circular. —Número 539.—Caracas: 2 de marzo de 1909.—98° y 51°

Señor :

De conformidad con lo ordenado por el artículo 96 del Decreto Reglamentario de Ferrocarriles, este Ministerio va á revisar las tarifas vigentes en las respectivas empresas, con el fin de ver si pueden introducirse reformas que reclama el interés público. En tal virtud y habiendo pasado ya 13 años de la última revisión, el suscrito espera que usted personalmente ó por medio de un representante debidamente autorizado, ocurra á este Despacho dentro de los primeros 15 días del presente mes á tratar del asunto, de la manera más conveniente para la empresa y para el público.

Dios y Federación.

ROBERTO VARGAS.

Se dirigió á las siguientes empresas: Ferrocarril de La Guaira á Caracas, Gran Ferrocarril de Venezuela, Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia, Ferrocarril Bolívar, Gran Ferrocarril del Táchira, Gran Ferrocarril de La Ceiba Ferrocarril Central de Venezuela, Ferrocarril de Carenero, Ferrocarril de La Vela de Coro, Ferrocarril de Guanta á Barcelona.

DIRECCION

DE

CONTABILIDAD Y ESTADISTICA

CAPITULO XIII

REORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO

DOCUMENTO NÚMERO 180

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 24 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Encargado de la Presidencia de la República, se reorganiza este Ministerio con las tres Direcciones que lo constituían cuando fué creado, á saber:

Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.
Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos.
Dirección de Contabilidad y Estadística.

El personal de cada una de estas Direcciones constará de un Director y de dos oficiales, primero y segundo.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 181

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 24 de diciembre de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Por disposición del General Juan Vicente Gómez, Encargado de la Presidencia de la República y de conformidad con la Resolución de esta misma fecha que reorganiza este Ministerio, el personal para su servicio queda constituido así:

Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones:

Director, Doctor J. M. Escobar Ll.
Oficial primero, R. Alvarez Camacho.
" segundo, Gustavo Nevett.

Dirección de Vías de Comunicación y Acueductos:

Director, Rafael R. Alvarez.
Oficial primero, Eduardo Aveledo.
" segundo, Rafael M. Lander.

Dirección de Contabilidad y Estadística:

Director, Luis A. Sucre Urbaneja.
Oficial primero, Enrique Mármol.
" segundo, Francisco Casañas, hijo.

Archivero, Ramón Mijares M.
Portero, Guillermo García.
Sirviente, Hilario Rebolledo.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

ROBERTO VARGAS.

DOCUMENTO NÚMERO 182

CUADRO DEMOSTRATIVO

de las cantidades pagadas por la Tesorería Nacional, para los trabajos de las Obras Públicas desde el 1º de enero hasta el 30 de abril de 1907

Baños de mar en Macuto	B	2.318,
Carretera de Barrera á Santa Isabel		21.000,
Dique Astillero de Puerto Cabello		25.500,
Lazareto de Cabo Blanco		18.000,
Obras Públicas de Independencia		69.000,
Obras Públicas de San Cristóbal		35.000,
Puerto Cristóbal Colón		54.000,
Sueldo de Ingenieros		37.840,
Cemento romano		25.184,74
Avenida Castro		1.272,
Baños de río en Macuto		600,
Biblioteca Nacional		620,
Cuartel de Policía		126.800,
Cuartel del Mamey		40,
Calles de Caracas		77.556,
Calles de Los Teques		2.440,
Diversos		17.077,95
Fletes y acarreos		29.073,15
Pagos en el Exterior.—Compra de materiales.		1.447,25
Fortaleza de San Carlos (Maracaibo)		4.680,
Academia de Bellas Artes		50,
Puente de la Trinidad		15.815,
Plazas y Alamedas		221,
Lazareto de la Isla de Providencia		135.000,
Palacio de Hacienda y Crédito Público		115.240,
Avenida de El Paraíso		1.600,
Cuartel de El Hoyo		4.348,
	B	821.723,09

Demostración del Ingreso y Egreso de la Renta de Obras Públicas
desde 1º *de enero hasta* 30 *de abril de* 1907

INGRESO			EGRESO		
Renta Aduanera	B	1.130.804,14	Lo gastado en Obras Públicas, según el cuadro anterior, dentro de las mismas fechas	B	821.723,09
Impuesto de Muelle Puerto Cabello		59.571,84			
Acueducto Miranda (Valencia)		14.700,	Saldo favorable al ramo de Obras Públicas para el 1º de mayo de 1907		473.352,89
Producto de estampillas de fósforos		90.000,			
	B	1.295.075,98		B	1.295.075,98

DOCUMENTO NÚMERO 183

CUADRO DEMOSTRATIVO

de las cantidades pagadas por la Tesorería Nacional para los trabajos de las Obras Públicas, desde el 1º de mayo de 1907 hasta el 31 de diciembre de 1908.

Carretera de Barrera á Santa Isabel	B	48.100,
Dique Astillero de Puerto Cabello		19.500,
Obras Públicas de Independencia		86.000,
Obras Públicas de San Cristóbal		52.000,
Muelle y Puerto Cristóbal Colón		338.298,60
Cemento Romano		122.591,23
Avenida de El Paraíso hacia La Vega		4.814,47
Biblioteca Nacional		661,20
Cuartel de Policía		5.367,20
Calles de Caracas		46.908,27
Calles de los Teques		300,
Fletes y Acarreos		76.075,59
Fortalezas de San Carlos (Maracaibo)		29.365,
Academia de Bellas Artes		2.511,
Puente de La Trinidad		2.182,
Plazas y Alamedas		139,50
Lazareto de la Providencia		4.080,
Palacio de Hacienda y Crédito Público		845.246,71
Avenida de El Paraíso		57.422,21
Cuartel del Hoyo		1.924,
Cuartel San Carlos		49.815,85
Cuartel de San Mauricio		2.914,63
Puente sobre el Río Guarapiche		29.830,30
Colector de Cloacas y sus empotramientos		158,442,
Fortalezas del Faro y Vigía de La Guaira		21,000,
Materiales de Construcción		41.392,82
Puentes en el camino del Tuy		11.200,
Pozos Artesianos de Quíbor		1.000,
Camino de Colón á Ureña		14.000,
Camino de Zea á Río Escalante		20.000,
Varios Cuarteles (reparación)		1.550,
Obras Públicas de Puerto Cabello		16.000,
Obras Públicas de Valencia		100.000,
Muelle de Pampatar		3,207,
Puente Restaurador		14.139,
Aduana de La Guaira		21.009.
Van	B	2.248.987,58

Vienen	B	2.248.987,58
Acueducto de San Antonio del Táchira		37.282,50
Palacio Episcopal de Ciudad Bolívar		30.000,
Iglesia de El Rastro		4.000,
Muralla del mar en Macuto		12.000,
Plaza Restauración en Los Teques		80,
Iglesia de Los Teques		2.000,
Iglesia de Barquisimeto		12.000,
Aduana y Muelle de Tucacas		8.152,
Casa de Correos de La Guaira		172,
Muelle de La Vela de Coro		12.929,
Cloacas de La Victoria		4.700,
Capilla de Lourdes en La Victoria		2.000,
Muelle de Puerto Cabello		2.765,
Tubería del Manicomio		3.050,
Casa Amarilla		11.436,95
Reparación de Edificios Nacionales		58.205,02
Calles frente al Palacio de Hacienda		15.815,34
Demolición del Antiguo Lazareto		2.016,
Escuela de Artes y Oficios		160,
Academia Militar		962,
Casa de Correos		540,
Ministerio de Fomento		629,
Ministerio de Relaciones Exteriores		441,75
Palacio Federal		2.998,60
Muelle de Guanta		33.000,
Limpieza de las bocas del Río Escalante		12.000,
Aduana de San Antonio del Táchira		4.201,50
Muelle de Maracaibo (reparación)		13.575,
Acueducto Miranda en Valencia		13.500,
Colegio de Lourdes en Valencia		414,55
Cuartel de Ciudad Bolívar		753,50
Carretera del Puerto Cristóbal Colón (Macuro)		30.000,
Cuartel Anzoátegui		11.079,50
Reparación en el Edificio de Pedernales		200,
Cuarteles de la Capital, (reparaciones de higiene general)		30.385,50
Aduana de Puerto Cabello		2.290,75
Cuartel de La Victoria		1.000,
Sueldo de Ingenieros		117.307,
Arco de la Restauración		15.914,23
Iglesia de Aroa		1.000,
Antiguo Parque Nacional		2.871,78
Acueducto de Barquisimeto		40.000,
Casa Municipal de Barquisimeto		40.000,
Diversos		22.663,24
Van	B	2.865.469,29

Vienen	B	2.865.469,29
Carretera del Tuy á Charallave.....		4.121,
Camino de La Vega á Turmerito.....		1.775,24
Edificio Resguardo de La Guaira.....		32.800,
Avenida del Puente Sucre al Cementerio		20.000,
Carretera de Charallave á San Casimiro.....		2.730,
Carretera del Este hasta Sabana Grande.....		1.725,25
Carretera de Maracay á Güigüe		1.140,
Carretera de Puerto Cabello á San Felipe y puente sobre el Yaracuy.....		48.000,
Cuartel de Barquisimeto.....		5.951,
Cuartel de Maracaibo		5.612,
Ministerio de Instrucción Pública.....		110,
Teatro Nacional.....		170,
Acequia de Macarao		1.998,50
Iglesia de Independencia		7.200,
Impresión de Timbres para Fósforos.....		6.300,
Aduana de Puerto Sucre.....		380,
Aduana de Carúpano.....		1.060,
Aduana de La Vela.....		270,
Ministerio de Obras Públicas.....		1.672,62
Ferrocarril de La Vela á Coro.....		780,
Compra de terrenos en El Paraíso.....		26.250,
Casa de Salinas de Araya.....		500,
Aduana de Ciudad Bolívar.....		520,
Casa de Las Carmelitas		101.600,
Colegio de Niñas de Valencia.....		1.079,25
	B	3.139.224,15

Demostración del Ingreso y Egreso d

1º de mayo de 1907 *hast*

INGRESO

Existencia á favor del Ramo según cuenta anterior.		B	473.352,8
Renta Aduanera.....			5.757.502,9
Impuesto del Muelle Puerto Cabello.....			413.343,1
Producto de estampillas de fósforos			390.115,2
Acueducto Miranda (Valencia)			102.663,1
Reintegros:			
Del Ingeniero de la carretera de Santa Isabel ....B	1.000,		
Del Administrador de la Aduana de Tucacas.... .	59,75		
Del Presidente del Estado Mérida.....	4.000,		5.059,7
30 p$\frac{0}{0}$ por impuesto de Bultos Postales.....			39.426,3
Acueducto de Barquisimeto.....			16.151,8
Navegación del río Escalante			4.000,
Contribución de Ejército, Marina, Parques y Fortalezas.....			5.000,
Por 134 tubos de hierro vendidos á los señores Báez y Lange			2.000,
		B	7.208.615,3

a Renta de Obras Públicas desde el

l 31 de diciembre de 1908.

EGRESO

Lo gastado en Obras Públicas según el cuadro anterior, dentro de las mismas fechas	B	3.139.224,15
Saldo favorable al Ramo de Obras Públicas para 1º de Enero de 1909		4.069.391,16
	B	7.208.615,31

VARIOS

VARIOS

DOCUMENTO NÚMERO 184

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 18 de julio de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien aprobar la erogación de quinientos cuarenta y seis bolívares (B 546) para la colocación á todo costo de 90 estacones de madera para sostenimiento del terraplén que acaba de hacerse en el ángulo Oeste del edificio de la Academia Militar, con su relleno adicional, y todo de conformidad con el presupuesto levantado por el maestro Juan Vicente Sandoval, á cuyo cargo correrá la ejecución de los trabajos, inspeccionados directamente por el Coronel J. M. Montero Durand, Inspector del edificio.

El pago se hará por órdenes que al efecto dará este Ministerio.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MANUEL ADOLFO GARCÍA.

DOCUMENTO NÚMERO 185

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 18 de noviembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el gasto de dos mil doscientos ochenta y dos bolívares cincuenta céntimos (B 2.282,50) por valor de la movilización hasta Uracá y Colón de parte de los materiales de hierro para el Acueducto de San Antonio del Táchira.

Dicha cantidad se entregará por la Agnecia del Banco de Venezuela en Maracaibo, al ciudadano J. T. Colmenares, encargado por este Ministerio para los trabajos inherentes á dicha movilización.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 186

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Edificios y Ornato de Poblaciones.—Caracas: 4 de diciembre de 1907.—97º y 49º

Resuelto:

Por disposición del General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, se aprueba el gasto de doce mil bolívares (B 12.000) con destino á la reconstrucción y modificación de la muralla del mar en Macuto y obras anexas, de acuerdo con las especificaciones anotadas en el presupuesto formado al efecto por el Doctor Roberto García, Ingeniero, á cuyo cargo queda la ejecución de los trabajos.

La expresada cantidad de doce mil bolívares (B 12.000) se entregará por la Agencia del Banco de Venezuela en el puerto de La Guaira, al Ingeniero encargado de la ejecución de las obras, en conformidad con las necesidades de éstas; debiendo rendir á este Despacho los informes correspondientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

DOCUMENTO NÚMERO 187

Estados Unidos de Venezuela,—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 25 de febrero de 1908.—97° y 50°

Resuelto:

El General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha tenido á bien aceptar la proposición hecha por el ciudadano Augusto Duplat, para el trasporte desde Uracá y Colón hasta San Antonio del Táchira, de 2.005 tubos de hierro y 134 cajas de accesorios que existen en dichos puntos con destino al Acueducto de San Antonio, y para el trasporte desde Uracá, de 4 estatuas de bronce, hasta Independencia, en cuyo lugar las erigirá en sus respectivos pedestales con sujeción á las órdenes que respecto á los puntos donde deban ser colocadas se le den por separado.

La cantidad de treinta y cinco mil bolívares (B 35.000) en que el expresado Augusto Duplat, estima su trabajo, se le entregará por la Agencia del Banco de Venezuela en San Cristóbal, del modo que sigue:

al contado.....	B	10.000,
al estar en Independencia montadas las estatuas y 300 tubos en San Antonio.....		10.000,
Van.....	B	20.000,

Vienen.....	B	20.000,
al estar en San Antonio 1.500 tubos más.....		10.000,
al estar en San Antonio el resto de 205 tubos y las 134 cajas de accesorios.....		5.000,
	B	35.000,

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

CONTRATO SOBRE EXPLOTACIÓN DEL CARBÓN MINERAL DEL ZULIA

DOCUMENTO NÚMERO 188

Los Ministros de Fomento y de Obras Públicas de los Estados Unidos de Venezuela, suficientemente autorizados por el Ejecutivo Federal, por una parte, y por la otra Henrique París. venezolano, mayor de edad y domiciliado en Maracaibo, han convenido en celebrar y en efecto celebran el siguiente contrato:

Artículo primero :

De acuerdo con el Decreto Ejecutivo de fecha 11 de abril del presente año, que dispone explotar por contratos el carbón mineral, hulla, antracita y lignito, existentes en la República, el Ejecutivo Federal cede en arrendamiento por el término de quince años á Henrique París, sus herederos, sucesores, cesionarios ó causahabientes, quienes en los artículos subsiguientes se denominarán el Contratista, los yacimientos de carbón mineral, hulla, antracita y lignito ya descubiertos ó que en lo sucesivo se descubrieren en los Estados Zulia y Mérida, con excepción de aquellos ya adquiridos por virtud de leyes anteriores y cuyos títulos de propiedad estén para esta fecha en toda su fuerza y vigor.

Artículo segundo :

El Contratista se obliga :

a) A pagar al Ejecutivo Federal un veinte por ciento del

producto líquido de la explotación, á cuyo efecto el Gobierno tendrá el derecho de nombrar un Fiscal que en cada centro de explotación de la Empresa que vigile sus operaciones é intervenga en las liquidaciones correspondientes. Sobre el producto del carbón que el Contratista venda al Gobierno Nacional, conforme á la cláusula *c* de este contrato, no pagará dicho veinte por ciento;

b) A enviar trimestralmente al Ministerio de Fomento una relación detallada del estado de explotación de las minas y cuantos otros datos necesite el mencionado Despacho;

c) A vender al Gobierno Nacional en el puerto de Maracaibo el carbón que necesite, al precio de veinte bolívares la tonelada ;

d) A tener en existencia constantemente hasta mil toneladas de carbón para las necesidades del Gobierno;

e) A mantener organizado en todo tiempo el personal necesario para la explotación y acarreo del mineral; quedando desde luego los trabajadores exentos del servicio de las armas, para que el Contratista pueda dar cumplimiento á esta obligación y á las demás que contrae por el presente contrato ;

f) A poner en actividad la explotación de las minas á que se refiere este contrato, en el curso de dos años contados desde esta fecha.

Artículo tercero :

El Contratista podrá construir en los puntos que juzgue más apropiados y cuya designación se hará de acuerdo con el Ejecutivo Federal, muelles, oficinas y depósitos para el uso exclusivo de la Empresa, los cuales serán servidos por un personal de su dependencia que gozará de la misma franquicia á que se refiere el inciso *e* del artículo anterior.

Artículo cuarto :

El Ejecutivo Federal concede al Contratista, por una sola vez, la exoneración de derechos aduaneros de las máquinas, aparatos é instrumentos necesarios para poner en actividad cada centro de explotación y para el uso exclusivo de la Empresa; así como también de los materiales de hierro y de madera necesarios para la construcción de los muelles, depósitos y oficinas á que se contrae el artículo anterior.

Artículo quinto :

Fuera de la pensión de arrendamiento estipulada en el inciso *a* del artículo segundo de este contrato, el Ejecutivo Federal no gravará esta Empresa ni sus productos con ningún otro impuesto nacional creado ó que en lo adelante se creare.

Artículo sexto :

El Contratista podrá utilizar los caminos existentes para la movilización del mineral que extraiga de las minas materia de esta concesión, y podrá construir con el propio fin los que les fueren necesarios, previa consulta y aprobación del Ministerio de Obras Públicas; y para construir cables aéreos y líneas de ferrocarriles eléctricos ó de vapor para el trasporte del mineral y otros usos, si fuere necesario, deberá celebrar con el mencionado Despacho de Obras Públicas el contrato respectivo, de conformidad con la Ley de la materia.

Artículo séptimo :

Para el embarque del mineral explotado, el Ejecutivo Federal prestará al Contratista todas las facilidades que sean compatibles con las leyes fiscales del país.

Artículo octavo :

Al vencimiento de los quince años de la duración de este contrato, el Gobierno Nacional tendrá el derecho de comprar al Contratista por el cincuenta por ciento de su valor á justa regulación de expertos, las máquinas, aparatos y útiles empleados en la explotación y laboreo de la minas; como también los muelles, depósitos y oficinas que la Empresa hubiere construido con aquel fin. En caso de no convenirle al Gobierno adquirir dichas propiedades de acuerdo con esta estipulación, podrá disponer de ellas el arrendatario.

Artículo noveno :

Todo lo que no esté especialmente estipulado en este contrato, se regirá por las disposiciones de la Ley de Minas y su Reglamento, y la falta de complimiento á cualquiera de sus cláusulas será motivo para quedar insubsistente este contrato de pleno derecho.

Artículo décimo :

En todas las estipulaciones del presente contrato, quedan absolutamente á salvo los derechos de tercero.

Artículo undécimo :

Este contrato, por ser de manifiesta utilidad pública, queda exonerado de los derechos de Registro, excepción hecha de los derechos de escritura, conforme á la Ley de la materia.

Artículo duodécimo :

El presente contrato no podrá ser traspasado á ninguna otra persona ó compañía, en todo ni en parte, sin el consentimiento previo del Ejecutivo Federal, y en ningún caso á Gobierno extranjero.

Artículo décimo tercero :

Las dudas y controversias de cualquiera naturaleza que puedan suscitarse en la ejecución de este contrato y que no puedan ser resueltas amigablemente por las partes contratantes, serán decididas por los Tribunales competentes de Venezuela de conformidad con sus leyes, sin que por ningún motivo ni por ninguna causa puedan ser origen de reclamaciones internacionales.

Se hacen dos ejemplares de un mismo tenor y á un solo efecto, en Caracas, á veintiocho de abril de mil novecientos ocho.—Año 97º de la Independencia y 50º de la Federación.

J. M. Herrera Irigoyen.

Juan Casanova.

H. París.

DOCUMENTO NÚMERO 189

Estados Unidos de Venezuela.—Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Caracas: 30 de julio de 1908.—98º y 50º

Resuelto:

Vencido el plazo de (15) quince años que por Resolución Ejecutiva de 29 de mayo de 1893 le fue concedido al ciudadano Ernesto López Marcucí, para el establecimiento y explotación de una empresa de navegación en el Escalante, entre Santa Cruz del Zulia y Puerto Escalante, y para el establecimiento de Bodegas de Almacenaje y depósito de mercaderías y frutos, en Santa Cruz y en el puerto Escalante, conservación del camino desde Puerto Escalante hasta el sitio denominado "Las Tiendas" y fundación de potreros suficientes para el sostenimiento de las recuas, el

ciudadano General Cipriano Castro, Restaurador de Venezuela y Presidente Constitucional de la República, ha dispuesto nombrar al ciudadano Felipe S. Casanova, para que en uso de los derechos del Gobierno Nacional y á su nombre, reciba por inventario formal del ciudadano Celestino Ortiz, representante de la empresa, y en conformidad con lo dispuesto en el número 5 de la Resolución de 29 de mayo de 1893 arriba citada, todos los almacenes, embarcaciones y demás accesorios necesarios al trasporte que constituyen la empresa, con sus valores correspondientes.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

JUAN CASANOVA.

APENDICE

APÉNDICE

Las circunstancias de que, en la Sección respectiva de esta Memoria aparece cortada la contabilidad en 31 de diciembre del año próximo pasado, y la de haber continuado las labores del Ministerio en los meses siguientes con la misma actividad, hicieron necesario este Apéndice, que contiene la enumeración de los trabajos ejecutados en los cuatro primeros meses del presente año, es decir, hasta el 31 de abril último, excepción hecha de aquellos cuya ejecución se dispuso por resoluciones dictadas cuando todavía no estaba concluida la composición tipográfica de esta Memoria, lo que permitió incluirlas en ella.

He aquí lo que constituye la labor en los meses de enero á abril:

Trabajos de albañilería, carpintería y pintura en el edificio de la Universidad Central; Reparaciones en el edificio del Correo Nacional; Construcción de 6 claraboyas en el salón de dibujo del Ministerio de Obras Públicas; Construcción de un muro de mampostería en el nuevo Matadero de Caracas; Reorganización de la Junta de Fomento del Acueducto de Barquisimeto; Nombramiento de una comisión para el estudio de la Ley Reglamentaria de las Obras Públicas; Nombramiento de una Junta de Fomento para los trabajos del Cuartel del Capitolio, en Ciudad Bolívar; Reconstrucción de la cloaca de Mijares á Las Mercedes; Reparaciones en el Colegio Nacional de Valencia; Auxilio de B. 2.000 para la construcción del Teatro de Betijoque; Reorganización de la Junta de Fomento del Acueducto de la ciudad de Táriba; Reparaciones en el interior de la Casa Amarilla; Levantamiento de un plano del perímetro en que está situado el Municipio Las Tejerías, y terrenos adyacentes; Reparaciones en el departamento que ocupa la Corte Federal y de Casación; Circular á las Compañías ferrocarrileras; Contrato con el ciudadano Nemecio Coats para trasporte de pasajeros y carga de San Félix á cualquiera otro punto del Orinoco; reparación de la defensa de los Muelles alto y bajo de Puerto Cabello; Construcción de baños y excusados en el Cuartel Anzoátegui, de Valencia; Reconstrucción de un edificio en ruina adyacente al templo de la parroquia de San Juan, para la Escuela Mo-

delo; Reorganización de la Junta de Fomento de las obras Públicas Nacionales de Valencia; Empapelado y pintura del salón del archivo de la Corte Federal y de Casación; Reparaciones en el edificio que ocupa el Ministerio de Obras Públicas; Auxilio á los trabajos de la Iglesia de El Chaparro; Compra de elementos para el alumbrado por gas acetileno en las plazas Rivas y Campo Elías, de la ciudad de La Victoria; Instalación del servicio de agua en el Cuartel de Artillería, de Caracas; Compra de la tubería del Acueducto de La Guaira; Construcción del Acueducto de la ciudad de Ocumare del Tuy; Contrato celebrado con el señor Madison Vaz Capriles, para la construcción de un Muelle y un Faro, en Adícora, puerto principal de la Península de Paraguaná (Estado Falcón); Reparaciones en el edificio que ocupa el Cuartel de Maracay; Reparaciones en el Cuartel de Maracaibo; Nombramiento del Ingeniero Doctor Alfredo Jahn, Inspector científico de los ferrocarriles; Reorganización de la Junta de Fomento del Cuartel del Capitolio de Ciudad Bolívar; Nombramiento del ciudadano Daniel Villasmil Inspector del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia; Nombramiento de una comisión compuesta de los ciudadanos Ingeniero Germán Jiménez, Torcuato Ortega Martínez y Carlos A. Martínez, para el examen é informe del estado en que se encuentra el Muelle Tajamar, de La Guaira; Informe de la Comisión nombrada para la revisión y estudio del Proyecto de Ley Reglamentaria de las Obras Públicas Nacionales y de interés nacional, presentado por el ciudadano Rafael R. Alvarez; Telegramas dirigidos á los señores De Lima Hermanos, y Carlos G. Almenar, Gerente del Ferrocarril de La Vela á Coro; Trabajos de carpintería en la Corte Federal y de Casación; Resolución por la que se aprueba el gasto de B. 1.790.50, valor de cimento entregado al Inspector de los trabajos de la Carretera de la Costa; Ejecución de varios trabajos en el trayecto de la acequia de Macarao al estanque de depósito en esta Ciudad; Reparación de la cúpula del salón elíptico del Palacio Federal; Reparaciones en el antiguo edificio del Cuño; compra de varios útiles y enseres con destino á los trabajos de reparación de las calles de Caracas; compra de madera destinada á la construcción de enseres para los trabajos de reparación de las calles de Caracas; trabajos extraordinarios en las calles de Caracas; Resolución por la que se aprueba la nueva tarifa de fletes y pasajes del Gran Ferrocarril de La Ceiba; Resolución por la que se designa al ciudadano Agustín García Poleo, para que presente un informe circunstanciado sobre las tarifas del Ferrocarril de Carenero; Reparaciones en el Panteón Nacional y la Biblioteca Nacional; Reposición de las losas de mosaico deterioradas en la Plaza Bolívar de esta ciudad; Ejecución de varias reparaciones en el edificio del Hospital Vargas.

Las cantidades erogadas para los trabajos enumerados corresponden á la contabilidad que comienza el 1º de enero del año en curso.

INDICE

INDICE

PÁGINAS

Introducción III

CAPITULO I

Palacio de Hacienda y Crédito Público VII
Lazareto de la Isla de Providencia VIII
Obras Públicas de Valencia IX
Casa de las Carmelitas X
Arco de La Restauración X
Cuartel de Policía XI
Escuela Modelo XII
Resguardo de La Guaira XII
Casa Municipal y Cuartel de Policía de Barquisimeto XIII

CAPITULO II

Cuartel de El Hoyo XIV
Cuarteles de San Mauricio y El Mamey XIV
Cuartel San Carlos XV
Cuartel Auzóategui (Valencia) XV
Cuartel de la ciudad de Barquisimeto XV
Cuartel de Ciudad Bolívar XVI
Fortaleza San Carlos XVI
El Faro y las Fortalezas El Vijía y San Carlos (La Guaira) . . XVI
Cuartel Nacional de Maracaibo XVII
Cuartel de La Victoria XVII

CAPITULO III

Puente sobre el río Guarapiche (Estado Lara) XVIII
Puente Bolívar (Estado Falcón) XVIII
Puente de hierro sobre los ríos Lobaterita y La Blanca XIX
Puente Restaurador (Caracas) XIX

PÁGINAS

Puente Páez (Caracas) XIX
Puente La Trinidad (Caracas) XIX
Puente Sucre (Caracas) XX

CAPITULO IV

Avenida del Puente Sucre al Cementerio del Sur (Caracas) . . XXI
Pavimento de las calles ds Caracas por el sistema de concreto.
Calle frente al Palacio de Hacienda y Crédito Público . . XXI
Calles de El Sordo á la Cochera, y de Las Carmelitas á Las dos Pilitas XXII
Calle de Salas á Las Mercedes y de aquí á Tienda Honda . . XXII
Junta de Fomento de las calles de Caracas XXII
Avenida de El Paraíso.—Prolongación de la Avenida hasta La Vega XXIII
Nueva Avenida de El Paraíso hacia la carretera de Antímano . XXIII
Plaza Rivas y Campo Elías (La Victoria) XXIII
Plaza principal del Municipio Tucupido XXIV

CAPITULO V

Puerto Cristóbal Colón XXV
Muelle de Carúpano XXVI
Obras de Puerto Sucre XXVI
Muelle y Caleta de Maracaibo XXVII
Muelle de Ciudad Bolívar XXIX
Muelle y Aduana de Tucacas XXX
Muelle de La Vela XXX
Muelle de Guanta XXX
Muelle de Puerto Cabello XXX
Muelle de Adícora XXXI
Dique Astillero de Puerto Cabello XXXI
Corporación del Puerto de La Guaira XXXI

CAPITULO VI

Capilla de Nuestra Señora de Lourdes (La Victoria) XXXII
Capilla de las Siervas del Santísimo (Caracas) XXXII
Palacio Episcopal de Ciudad Bolívar XXXII
Templos de la ciudad de Barquisimeto XXXII
Nueva Iglesia del Distrito Independencia (Estado Táchira) . . XXXIII
Iglesia de El Rastro XXXIII
Iglesia de Los Teques XXXIII
Iglesia de Pueblo Nuevo XXXIII

CAPITULO VII

Edificios reparados XXXIV

PÁGINAS

CAPITULO VIII

Carreteras que parten de Caracas XXXV
Carretera de Maracay á Güigüe XXXV
Carreteras del Estado Aragua XXXV
Carretera de Charavalle á San Casimiro XXXV
Camino entre La Vega y Turmerito XXXVI
Carretera del Tuy á Charallave XXXVI
Carretera de Carúpano á Tunapuí XXXVI
Camino de Zea á Escalante XXXVI
Camino de la Costa XXXVII
Camino de Colón á Ureña XXXVII
Camino de Barrera á Santa Isabel XXXVIII
Camino del Tuy XXXIX

CAPITULO IX

Aguas de Caracas XL
Acequia de Macarao XL
Acueducto Miranda (Valencia) XLI
Acueducto de Guacara XLI
Acueducto de La Guaira XLII
Acueducto de Ocumare del Tuy XLII
Acueducto de Táriba XLII
Acueducto de La Vela XLII
Acueducto de San Antonio del Táchira XLIII
Acueducto de Barquisimeto XLIV
Acueducto de la Fortaleza San Carlos XLV
Acueducto de Guacara XLV

CAPITULO X

Cloacas de Caracas XLVI

CAPITULO XI

Canalización XLVIII

CAPITULO XII

Ferrocarril de La Guaira á Caracas XLIX
Gran Ferrocarril de Venezuela XLIX
Ferrocarril Bolívar L
Ferrocarril Central de Venezuela L
Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia LI
Gran Ferrocarril de La Ceiba LI
Gran Ferrocarril del Táchira LI

PÁGINAS

Ferrocarril de Carenero LII
Ferrocarril de Maiquetía á Macuto LII
Ferrocarril Nacional de La Vela á Coro LII
Circulares LII
Ley Reglamentaria de las Obras Públicas LIII
Empresa Nacional de minas de carbón y Ferrocarril de Guanta LXXXIV
Muelle de La Vela.—Ferrocarril de La Vela á Coro y Minas del Estado Falcón (Informe) CXV
Contabilidad y Estadística CLIII
Varios CLIII

DOCUMENTOS

NÚMEROS		PÁGINAS
3	Obras de la ciudad de Valencia	5
2	Informe de la Junta de Fomento de las obras de Valencia	6
3	" " " " " " " " " " "	7
4	" " " " " " " " " " "	8
5	" " " " " " " " " " "	9
6	" " " " " " " " " " "	12
7	Arco de la Restauración	14
8	" " " "	18
9	" " " "	18
10	" " " "	19
11	" " " "	20
12	" " " "	23
13	" " " "	23
15	Lazareto de la Isla de Providencia	25
16	" " " " " "	28
17	Casa Municipal y Cuartel de Policía de Barquisimeto	29
18	" " " " " " " "	30
19	Nuevo Resguardo en La Guaira	31
20	Cuartel de Artillería San Mauricio, El Mamey y Academia Militar	33
21	La Vigía y El Faro de La Guaira	34
22	Mamey, San Mauricio y El Hoyo	35
23	La Vigía y San Carlos de La Guaira	35
24	Cuartel de La Victoria	36
25	Cuartel Anzoátegui de Valencia	37
26	Cuartel San Carlos	37
27	Cuartel de Barquisimeto	38
28	Cuartel de Maracaibo	39
29	Puente sobre el río Guarapiche	41
30	" " " " "	42
31	" " " " "	43
32	Avenida del Cementerio del Sur	47
33	Calles de Caracas	48
34	Avenida hacia la carretera de Antímano	49
35	Aviso de la Junta de Fomento de las calles de Caracas	49
36	Informe de la Junta de las calles de Caracas	50
37	Pavimento de concreto entre Las Mercedes y Tienda Honda	51
38	Comunicación á la Junta de Fomento	52
39	Relación de Ingreso y Egreso en los trabajos de las calles	53
40	Pavimento de Salas á Tienda Honda	54
41	Relación de Ingreso y Egreso en los trabajos de reparación de las calles	55

NÚMEROS PÁGINAS

42 Relación de Ingreso y Egreso en los trabajos de reparación de las calles 56
43 Informe sobre los trabajos del muelle de Cristóbal Colón 57
44 " " " " " " " " " 58
45 Resolución sobre continuación de los trabajos del Muelle Cristóbal Colón 67
46 Informe sobre la marcha de los trabajos del Muelle de Cristóbal Colón . 68
47 " " " " " " " " " " " " . 68
48 " " " " " " " " " " " " . 69
49 " " " " " " " " " " " " . 70
50 " " " " " " " " " " " " . 71
51 Resolución por la que se dispone la fijación de boyas en el Puerto Cristóbal Colón 72
52 Resolución por la que se dispone construir un camino del Muelle á la Aduana de Cristóbal Colón 73
53 Informe sobre los trabajos del Muelle Cristóbal Colón 74
54 " " " " " " " " 75
55 " " " " " " " " 76
56 " " " " " " " " 77
57 Muelle de Carúpano.—Resolución por la que se concede permiso al señor Julio Bescanza para traspasar al contrato 78
58 Telegrama á varios comerciantes de Carúpano sobre impuesto del Muelle 79
59 Telegrama de varios comerciantes de Carúpano al Ministro 80
60 Oficio del Ministro al Administrador de la Compañía Anónima Muelle de Puerte Sucre 81
61 Resolución por la que se envía al Doctor Carlos Martínez, Ingeniero á las órdenes del Ministerio, en comisión á Cumaná para el estudio de las Obras de Puerto Sucre, y ejecución de algunos trabajos . . 82
62 Resolución por la que se aprueba un presupuesto para construir un departamento de depósito en Puerto Sucre 82
63 Contrato para la construcción de un Muelle en Ciudad Bolívar 83
64 Resolución por la que se declara insubsistente el contrato con el ciudadano Alejandro Andrade para la construcción de Muelles y otras obras en el Puerto de Maracaibo 86
65 Resolución por la que se aprueba un presupuesto para la reconstrucción de las pilas del Muelle de Maracaibo 87
66 Resolución por la que se aprueba el presupuesto para reparaciones en la Aduana y Muelle de Tucacas 88
67 Oficio del Administrador de la Aduana de Tucacas sobre reparaciones en la Aduana y Muelle de Punta Brava 89
68 Informe del Ingeniero Núñez Cáceres sobre las reparaciones en el Muelle de Punta Brava 90
69 Resolución por la que se disponen varias reparaciones en el Muelle de La Vela de Coro 91
70 Telegrama referente á los trabajos de reparación en el Muelle de La

NÚMEROS PÁGINAS

Vela de Coro 92
71 Telegrama referente á los trabajos de Reparación en el Muelle de La Vela de Coro 92
72 Telegrama referente á los trabajos de reparación en el Muelle de La Vela de Coro 93
73 Resolución por la que se dispone la reparación del Muelle de Guanta . 93
74 Telegrama referente á los trabajos del Muelle de Guanta 94
75 " " " " " " " " " 94
76 " " " " " " " " " 95
77 " " " " " " " " " 95
78 Informe referente á los trabajos ejecutados en el puerto de Guanta . . 96
79 Resolución por la que se dispone erogar la cantidad de B. 4.000 como ayuda para los trabajos de terminación de la Iglesia de El Rastro . . 99
80 Comunicación del Presbítero Luis Felipe Parra participando haber recibido la cantidad destinada á la Iglesia de El Rastro 100
81 Resolución por la que se destinan B. 2.000 para la reparación del templo de Los Teques 100
82 Iglesia de Pueblo Nuevo.—Oficio al Presidente del Estado Falcón . . 101
83 Iglesia de Pueblo Nuevo.—Telegrama del ciudadano Pedro J. Sierralta 102
84 Comunicación del Presidente del Estado Falcón sobre trabajos de la Iglesia de Puerto Nuevo 102
85 Informe del ciudadano Pedro J. Sierralta sobre trabajos de la Iglesia de Pueblo Nuevo 103
86 Reconstrucción de la azotea de la Casa Amarilla 105
87 Refacción del mobiliario de la Oficina General de Correos 106
88 Reparaciones en el edificio de la Aduana de La Guaira 106
89 Otras raparaciones en el edificio de la Aduana de La Guaira 107
90 Reparaciones en el Palacio Episcopal de Barquisimeto 108
91 Recorrida de las azoteas y pisos de la Academia Militar 109
92 Reparacisnes en el Panteón Nacional 109
93 Pintura y empapelado en la casa de Las Carmelitas 110
94 Reconstrucción del techo del departamento que ocupa la Corte Federal y de Casación 111
95 Reparación del muro de sostenimiento entre el puente de La Trinidad y el Puente Páez 111
96 Reparación de las barandas del puente Páez, de esta ciudad 112
97 Reparación en la Universidad Central 113
98 Reparaciones en el edificio del Correo de esta ciudad 113
99 Reparaciones en el Colegio Nacional de Niñas de Caracas 114
100 Resolución por la que se crea una Junta de Fomento en Ciudad Bolívar para los trabajos del Cuartel del Capitolio de aquella ciudad . . 114
101 Reparación de los Baños de Mar de Macuto 115
102 Reparaciones en el Colegio Nacional de varones de Barquisimeto . . . 116
103 Reparaciones en los departamentos que ocupan las Academias de la Historia y de la Lengua 117

NÚMEROS PÁGINAS

104 Reparaciones de tapicería y pintura en el departamento que ocupa la Corte Federal y de Casación 117
105 Camino de Zea al río Escalante 121
106 " " " Telegrama de Elio J. Burguera 122
107 " " " Informe 122
108 Reparación del camino de Colón á Ureña 124
109 " " " " " " " Comunicación de los encargados 124
110 " " " " " " " Informe 125
111 " " " " " " " Telegrama de Guglielmi . . . 126
112 Resolución por la que se dispone erogar B. 2.000 más para varias reformas en la composición del camino de Colón á Ureña 126
113 Camino de Colón á Ureña Informe detallado 127
114 Camino de Barrera á Santa Isabel.—Se promueve á licitación la terminación de las obras de construcción 129
115 Resolución por la que se acuerda la buena pro en la licitación para el trayecto hasta el Pao 130
116 Resolución por la que se dispone la erogación de B. 48.000 montante de la proposición de Wenceslao Seijas para los trabajos desde Caparrosa hasta El Pao 132
117 Informe del Ingeniero Palacios Hernández. 132
118 Telegrama del Contratista 133
119 Informe del Ingeniero Palacios Hernández. 134
120 Telegrama del Ingeniero Palacios Hernández 135
121 Carretera de Puerto Cabello á San Felipe.—Rosolución por la que se dispone la terminación de la carretera 136
122 Telegrama de José Victoriano Jiménez 137
123 " " " " 137
124 Reconstrucción de los puentes La Manguita, Prim, Tucuciapón y El Almendro 138
125 Construcción de un puente sobre el río Yaracuy, en el sitio denominado "El Peñón" 139
126 Comunicación del Gobernador del Yaracuy 139
127 Construcción de un puente para dar paso á la acequia Espino 140
128 Nombramiento de Sobreestante Mayor de los trabajos de las Carreteras que parten de Caracas. 141
129 Organización del personal empleado en las carreteras 141
130 Circular del Ministro á los Presidentes de los Estados, referente á las carreteras de la jurisdicción de su mando 142
131 Construcción de la carretera entre Carúpano y Tunapuí... 143
132 Resolución por la que se dispone auxiliar con B 1.000 semanales á los trabajos de las carreteras del Estado Aragua.. 144
133 Acueducto Miranda (Valencia) 145
133 Se rescinde el contrato de arrendamiento celebrado con el señor Pedro Francisco del Castillo 145
134 Se nombra al ciudadano Jorge Rivas, Administrador del Acueducto de Miranda 146

NÚMEROS PÁGINAS

135 Reparación y reconstrucción de tomas, estanques, etc., del Acueducto Miranda 147
136 Telegrama del Administrador. 148
137 " del Secretario de Gobierno del Estado Carabobo 148
138 Contrato de arrendamiento del Acueducto Miranda con el ciudadano Tomás Arcay Smith. 149
139 Resolución por la que se concede una prórroga de un año al contrato de arrendamiento del Acueducto Miranda 150
140 Resolución por la que se rescinde el contrato de arrendamiento de las Aguas de Caracas, celebrado con el Doctor Tomás Llamozas . . . 151
141 Contrato de arrendamiento de las Aguas de Caracas con el señor Doctor Tomás Llamozas 151
142 Cambio de la tubería que surte de agua el Manicomio de Catia 153
143 Resolución por la que se designa al Ingeniero J. M. Ibarra Cerezo para que estudie dos proyectos de tubería (general y mixta) para traer el agua de Macarao á Caracas 154
144 Acueducto de Barquisimeto.—Terminación de las Obras.—Resolución... 154
145 " " Telegrama del Presidente del Estado. . . 155
146 " " Se reorganiza la Junta de Fomento del Acueducto 156
147 " " Se concede una prórroga al arrendatario del Acueducto 157
148 Acueducto de la Fortaleza San Carlos.—Resolución que ordena su construcción 158
149 Acueducto de la Fortaleza San Carlos.—Informe 158
150 Acueducto de San Antonio del Táchira.—Resolución por la que se dispone su construcción. 161
151 Nombramiento del señor Francisco de Paula Andrade, Director Científico de los trabajos del Acueducto de San Antonio del Táchira . . . 161
152 Se nombra al Ingeniero Doctor Luis Vélez, Director de los trabajos del Acueducto de San Antonio del Táchira 162
153 Se reorganiza la Junta de Fomento del Acueducto de Guacara 163
154 Se dispone la construcción de la red general de cloacas de Caracas . . 165
155 Se aprueba el presupuesto del Ingeniero Eliodoro Ocanto para la construcción del Colector general 166
156 Informe del Ingeniero Germán Jiménez, referente al Colector General... 167
157 Contrato celebrado con el Ingeniero Eliodoro Ocanto para la construcción del Colector 170
158 El Ingeniero Ocanto participa al Ministerio haber terminado la obra . . 171
159 El Ministerio designa al Ingeniero Doctor Germán Jiménez para que examine y reciba la obra 172
160 Informe del Ingeniero Doctor Jiménez. 172
161 Se aprueba el gasto de B 20.000 para el empotramiento en el Colector de las cloacas de la ciudad que bajan de Norte á Sur 173
162 Se aprueba el presupuesto de B 8.000 para el empotramiento de la cloaca Norte en la que baja por la calle Sur á desaguar en el Colector . . 174

NÚMEROS PÁGINAS

163 Reconstrucción de la cloaca entre las esquinas de Mijares y Las Mercedes 175
164 Apertura y composición de la boca del río Escalante en Santa Bárbara del Zulia, ... 176
166 Ferrocarril de La Guaira á Caracas.—Comunicación del Administrador. 179
Cuenta y relación del movimiento de pasajes en el año de 1907 . . 180
Cuenta y relación del movimiento de carga en 1907. 181
Estado de las salidas en el año de 1907 182
" " " entradas en el año de 1907.. 184
Cuenta y relación del movimiento de pasajeros en el año de 1908 . . 185
Cuenta y relación del movimiento de carga en el año de 1908 . . . 186
Estado de las salidas en el año de 1908 187
Estado de las entradas en 1908 189
167 Comunicación del Director del Gran Ferrocarril de Venezuela 190
168 Informe 190
Cuenta y relación.—1907 y 1908 195
" " " 198
169 Ferrocarril Bolívar.—Comunicación del Administrador 199
170 Estracto de los trabajos hechos en el año de 1907 200
171 " " " " en el año de 1908 201
Cuadros demostrativos del movimiento. . . . . 203 á 214
172 Ferrocarril Central de Venezuela.—Comunicación del Administrador.... 215
Cuenta y relación del movimiento 217
173 Gran Ferrocarril de La Ceiba (Datos Estadísticos) 233
174 Gran Ferrocarril del Táchira 237
175 Ferrocarril de Carenero.—Cuadros... 245
176 Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia 249
177 Ferrocarril de Maiquetía á Macuto.—Comunicación del Inspector . . 294
178 Ferrocarril de La Vela á Coro.—Reparaciones. 295
179 Circular del Ministro á las Empresas Ferrocarrileras. 296
180 Resolución por la que se restablece la Dirección de Contabilidad y Estadística 299
181 Resolución por la que se constituye el Personal del Ministerio 300
182 Cuadro demostrativo de las cantidades pagadas por la Tesorería Nacional para Obras Públicas desde el 1º de enero hasta el 30 de abril de 1907... 301
183 Cuadro demostrativo de las cantidades pagadas por la Tesorería Nacional para Obras Públicas, desde el 1º de mayo de 1907 hasta el 31 de diciembre de 1908 303
184 Colocación de 90 estacones en el muro de sostenimiento de la Academia Militar 311
185 Movilización de materiales para el Acueducto de San Antonio del Táchira. 312
186 Reconstrucción de la muralla del mar en Macuto 312
187 Se aprueba el presupuesto del ciudadano Augusto Duplat para el tras-

NÚMEROS PÁGINAS

porte á San Antonio del Táchira, de varios elementos destinados al Acueducto 313
188 Contrato sobre explotación del carbón mineral del Zulia 314
189 Se rescinde el contrato celebrado con el ciudadano Ernesto López Marcucí para el establecimiento y explotación de una Empresa de Navegación en el Río Escalante 317
Apéndice 319

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 099971340